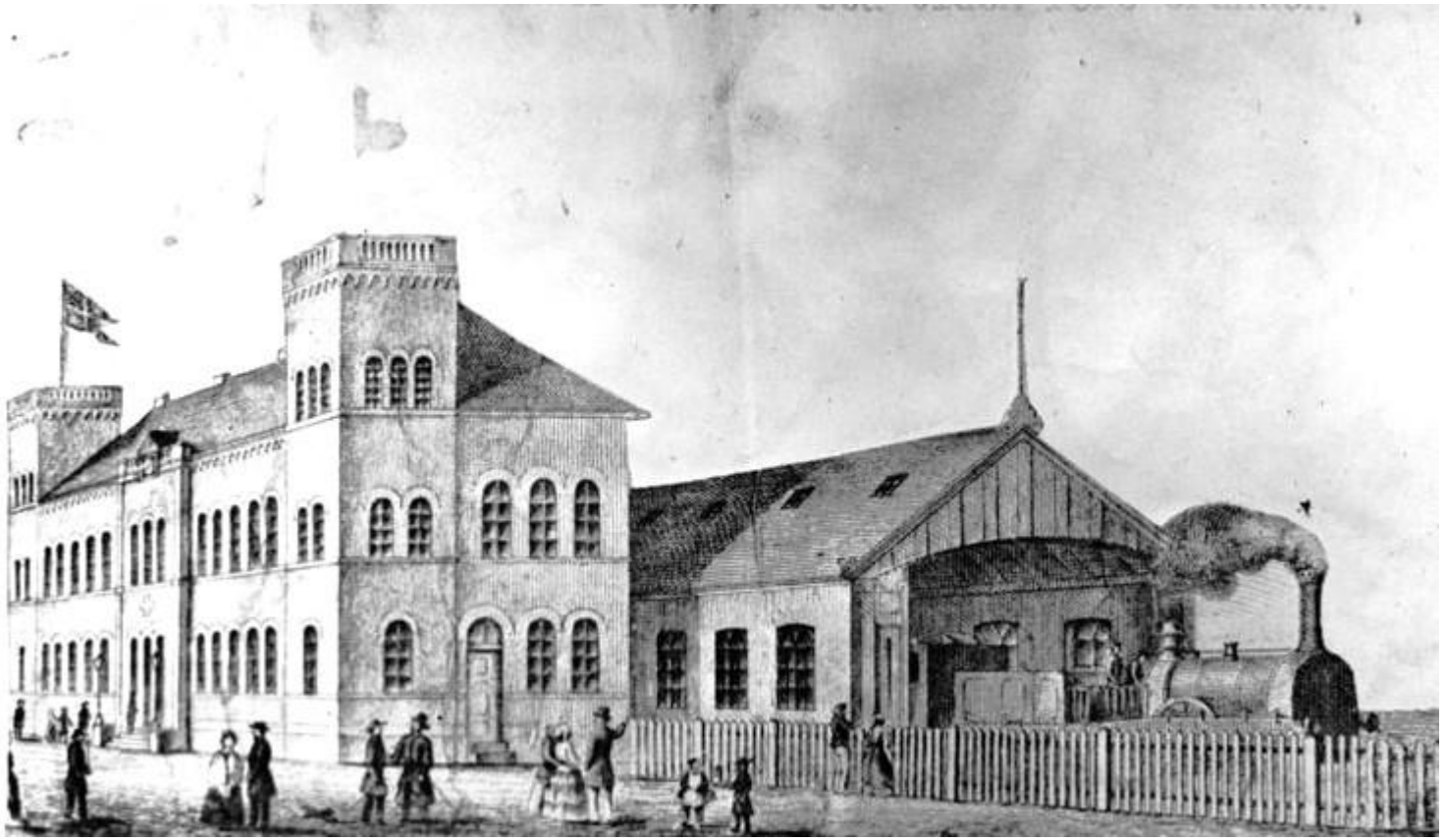
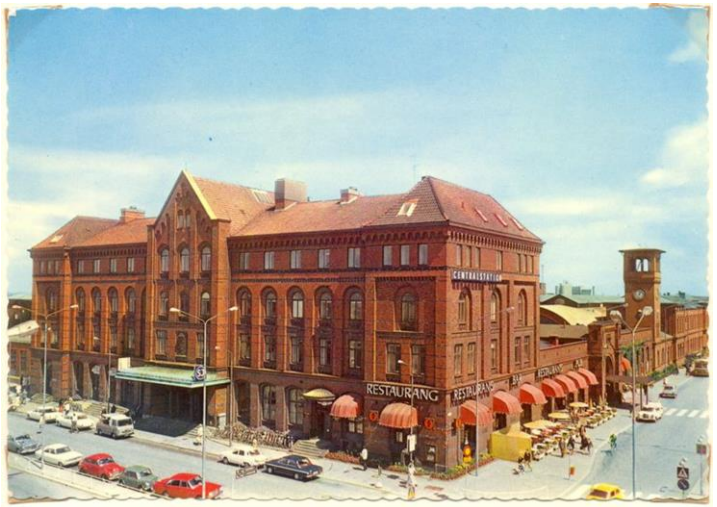


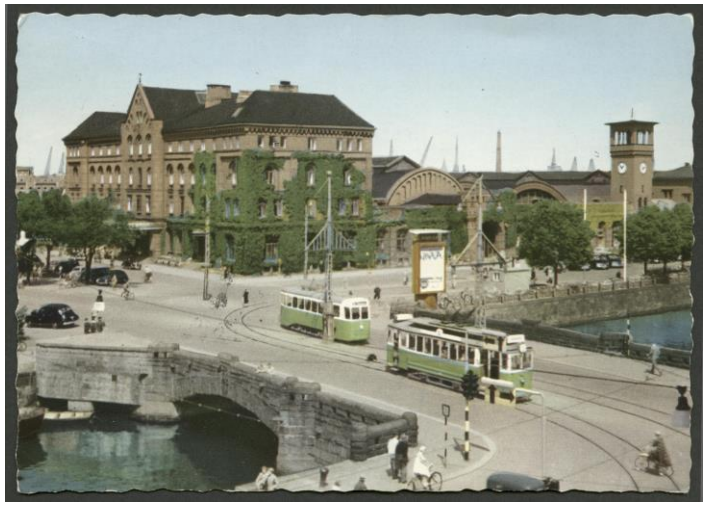
Malmö Centralstation

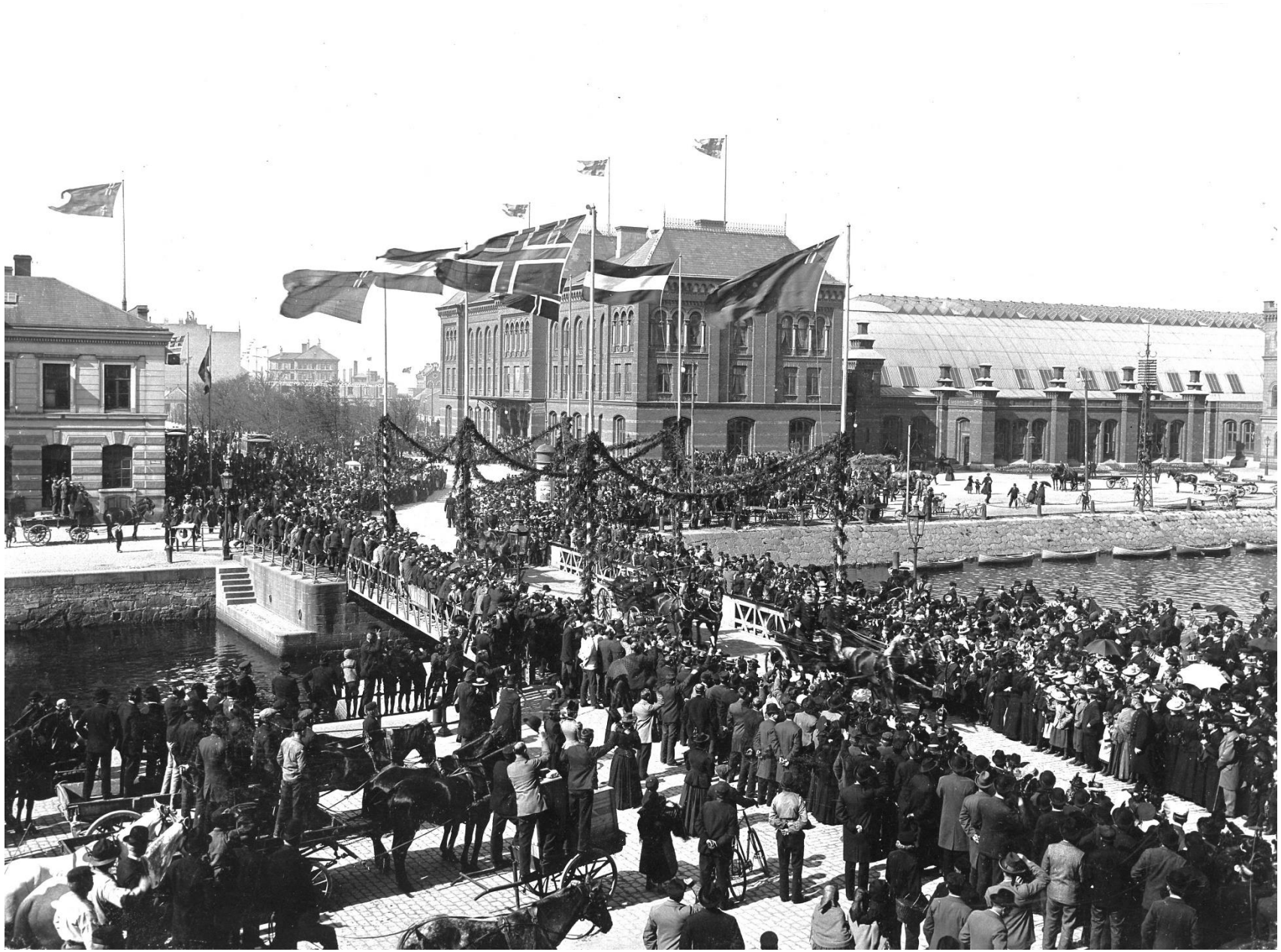
Färdig 1858

Bildspel Anders Dernback

Östra Kajgatan.
Malmö.


RESTAURANG





Banan byggdes av bolaget Malmö-Kontinentens Järnväg (MKontJ) 1898 med en rälsvikt av 40,0 kg/meter, en minsta kurvradie av 600 meter och en högsta tillåtna hastighet av 90 km/h. Den var från början tänkt att bli en förlängning av Södra stambanan söderut. Anledningen till banan var ett svensk-tyskt beslut 1896 att upprätta fartygstrafik mellan Trelleborg och Sassnitz i Tyskland. Det fanns redan sedan 1886 en bana mellan Malmö och Trelleborg via Vellinge, Malmö-Trelleborgs Järnväg (MTJ); Den hade dock en alltför låg standard för den planerade tågfärjetrafiken. Vid invigningen var Malmö-Kontinentens Järnväg Sveriges bästa privatbana, godkänd för 90 kilometer i timmen.

Kontinentalbanan

Koncession beviljades den 9 januari 1897 och invigningen ägde rum den 5 oktober 1898. De ursprungliga stationerna var: Malmö C, Östervärn, Fosieby, Lockarp, Arrie, Månstorp, Slågarp, Skytts Vemmerlöv, Trelleborg nedre.

Från 1909, då banan förstatligades (den 1 januari), fram till 2020 gick det tågfärjor mellan Trelleborg och Sassnitz och Trelleborgs ångfärjestation (från cirka 1925 kallad Trelleborg F) blev då banans slutpunkt i söder.

1915 flyttades anslutningen till Malmö C närmare Kirseberg med broar över vägarna för att inte hindra trafiken och Lundavägens hållplats ersatte Östervärns station. År 1924 anlades en direkt anslutning mot norr från hållplatsen till Västkustbanan/Södra stambanan och en "spårtriangel" uppstod således, vilken gjorde att man slapp koppla om eller byta lok inne på säckstationen Malmö C.

Banan elektrifierades 1933, och fick anslutning vid Lönngatan till den oelektrifierade Malmö-Ystads Järnväg år 1955. 1970 drogs en östligare infartssträckning till Trelleborg F och även lokaltågen fick då denna som slutstation. När Inre ringvägen byggdes 1973 flyttades anslutningen till Lockarp. Dubbelspår mellan Östervärn och Fosieby togs i drift 1999 inför öppnandet av Öresundsförbindelsen år 2000.

Inför de planerade förbättringarna byggdes dubbelspår som öppnades 2011 mellan Lockarp där banan går samman med Ystadbanan och Svågertorp på Öresundsbanan.

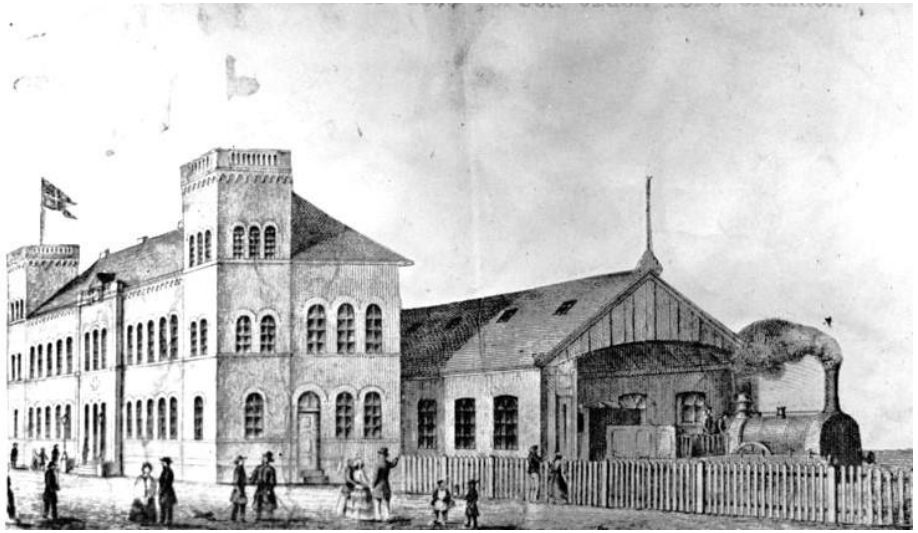
Ånglok

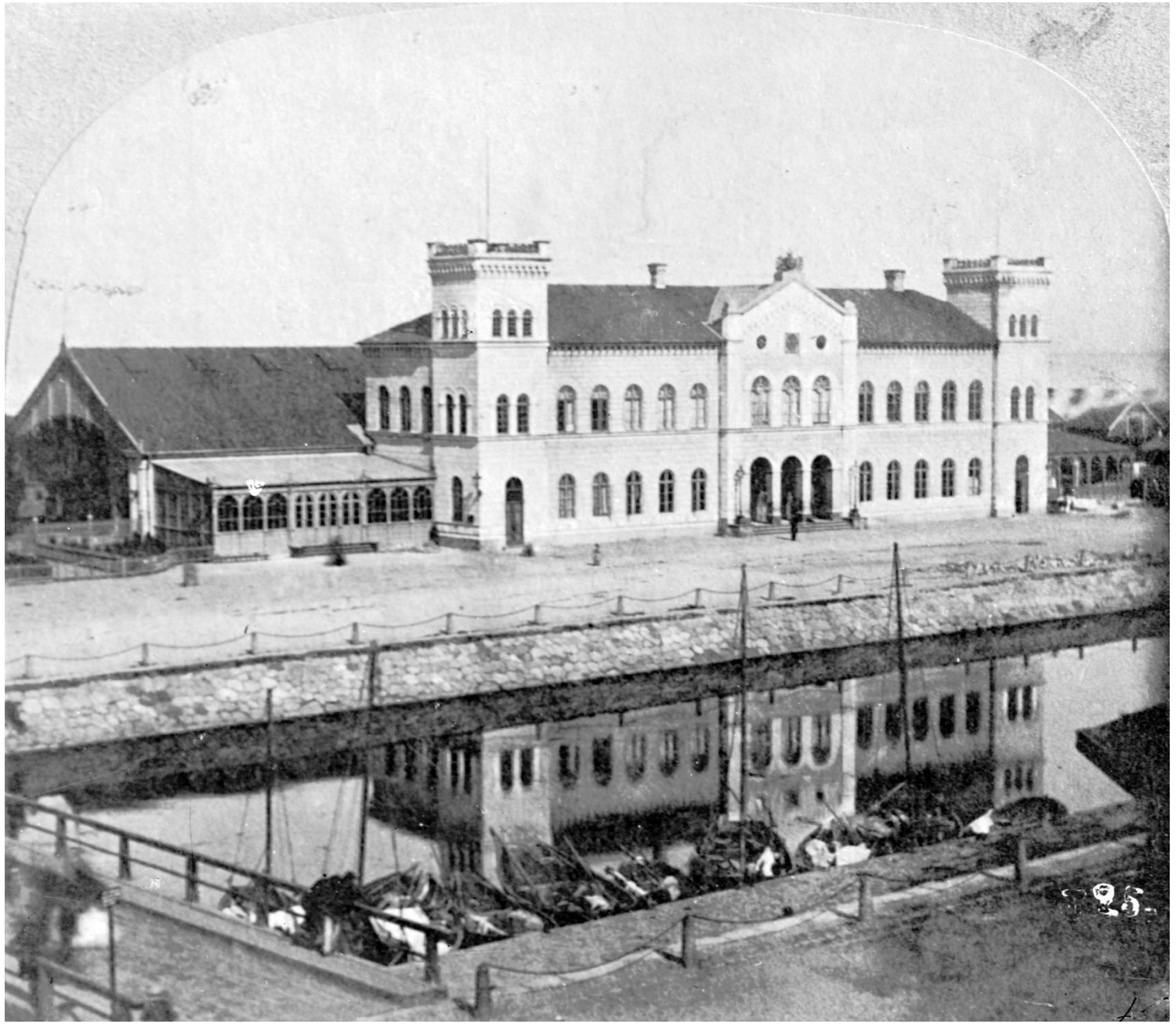
1899

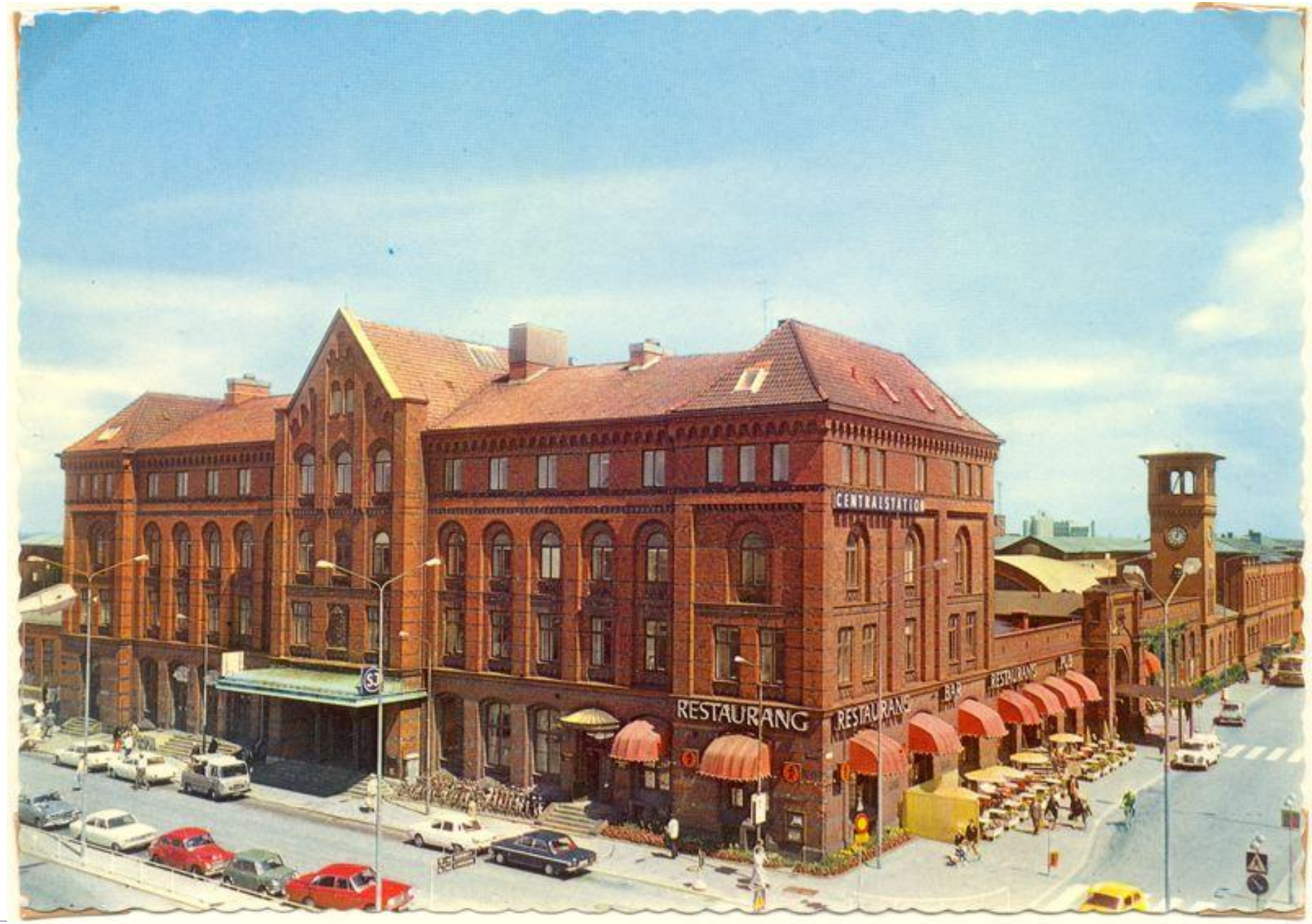
1933-08-28

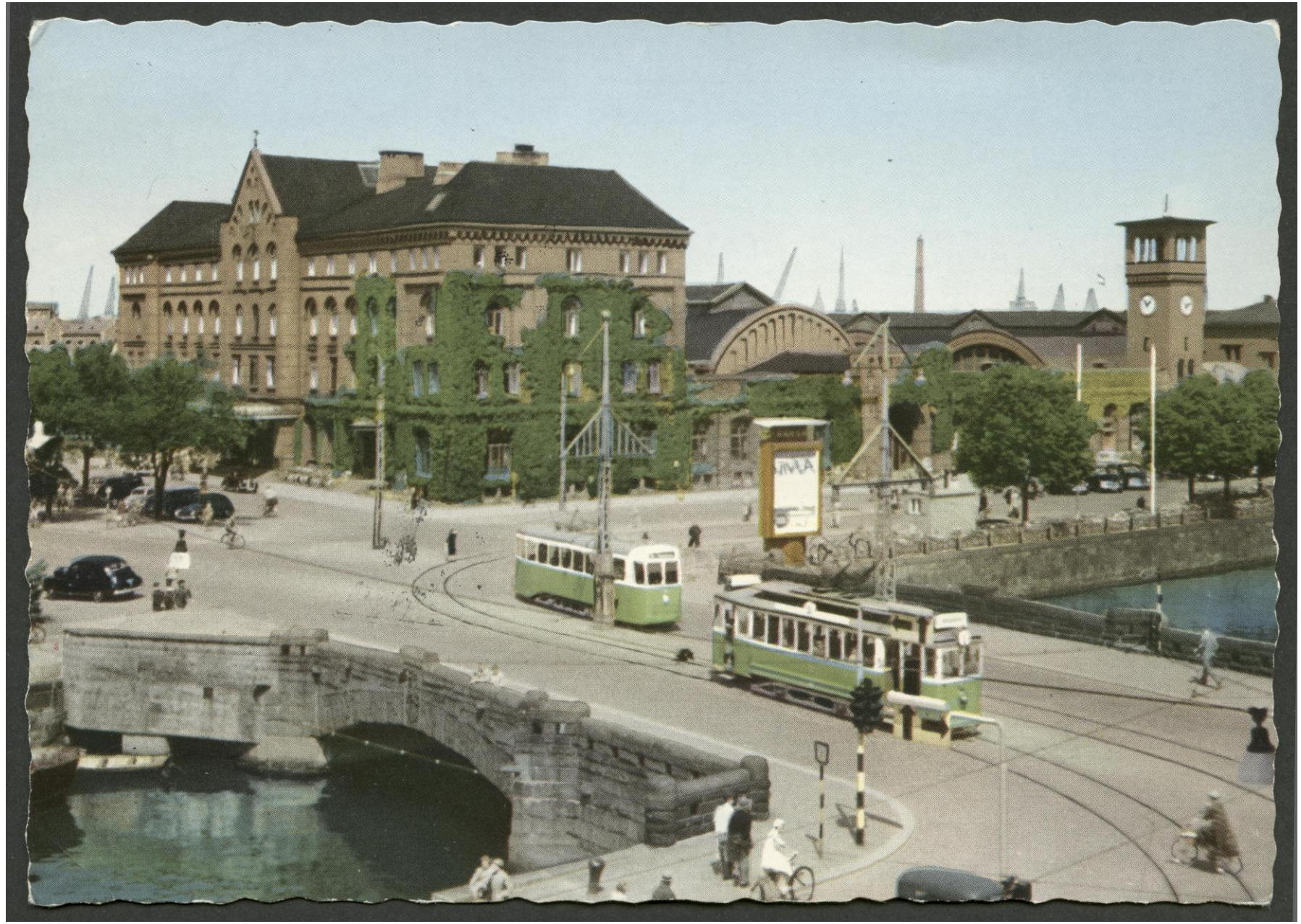
Dressin

Kronprinsparet Gustav och Louise 1924



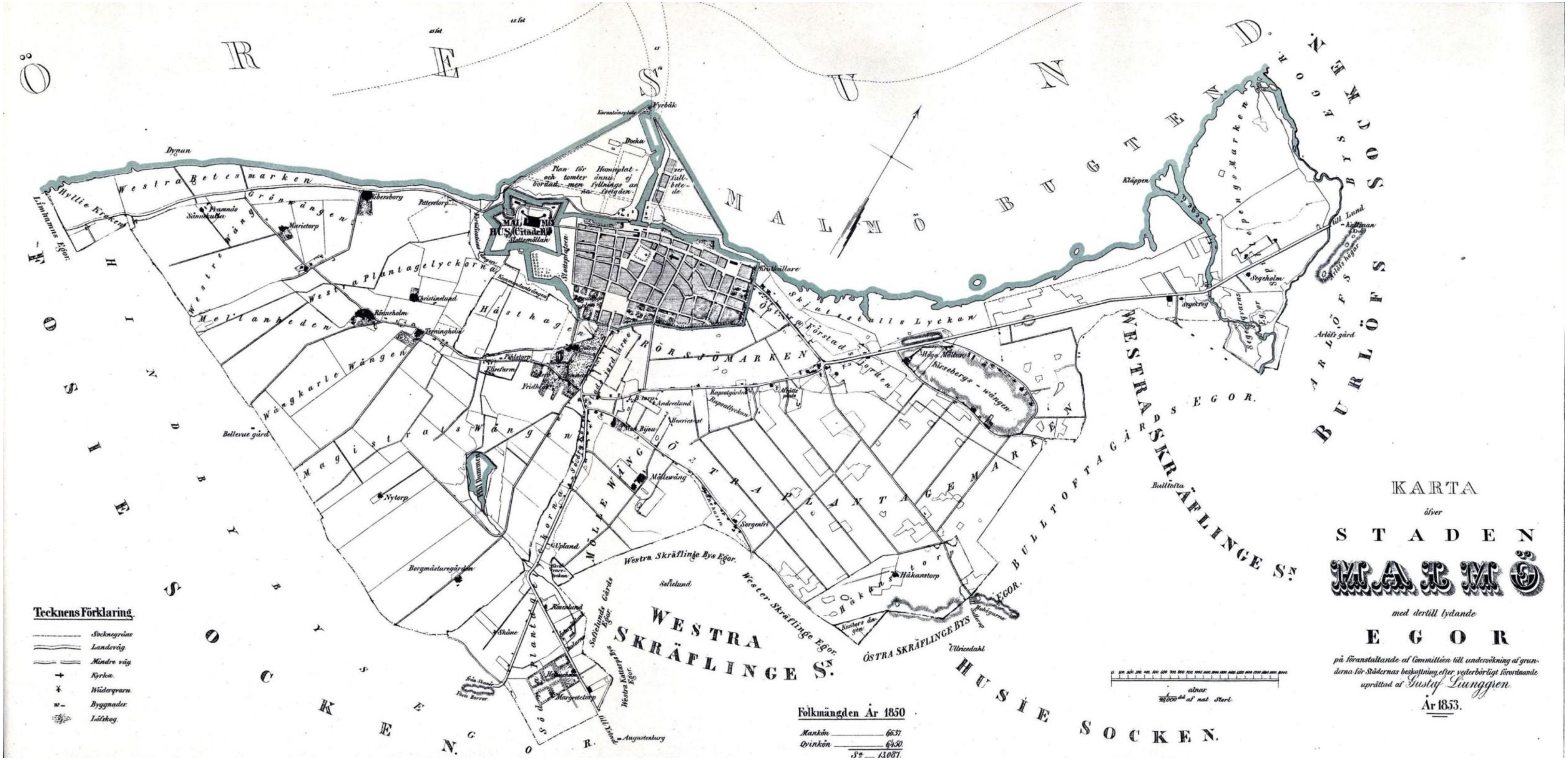



CENTRALSTATION
RESTAURANG
RESTAURANG
BAR
RESTAURANG



Östra Kajgatan.
1908
Malmö.
ZENITHS

1853



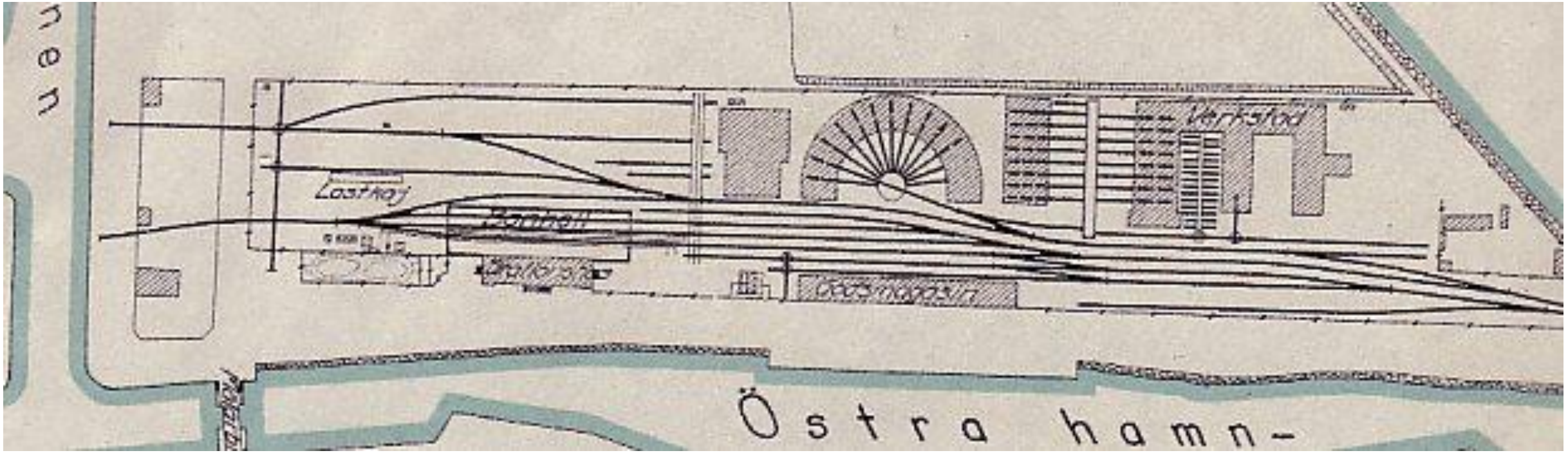
KARTA
öfver
STADEN
MALMÖ
med dertill lydande
EGOR
på föranstaltande af Committéen till undersökning af grunderna för Städernas beskattning efter vederbörligt förordnande upprättad af Gustaf Liunggren
År 1853.
Tecknens Förklaring.
Socknegräns
Landsväg
Mindre väg
Kyrka
Wäderqvarn
Byggnader
Löfskog
Folkmängden År 1850
Mankön 6637
Qvinkön 6450
S:a 13087
ÖRESUND
MALMÖ BUGTEN
WESTRA SKRÄFLINGE S:N
HUSIE SOCKEN
BURLÖFS SOCKEN
WESTRA SKRÄFLINGE S:N
Westra Betesmarken
Westra Plantagelyckorna
Mellanheden
Wångkarle Wången
Magistrats Wången
Möllewång
Östra Plantage Marken
Rörsjömarken
Kirsebergs-wången
Håkanstorp
Sorgenfri
Ribersborg
Christinelund
Rönneholm
Nytorp
Borgmästaregården
Bellevue gård
Bulltofta
Segeholm
Arlöfs gård

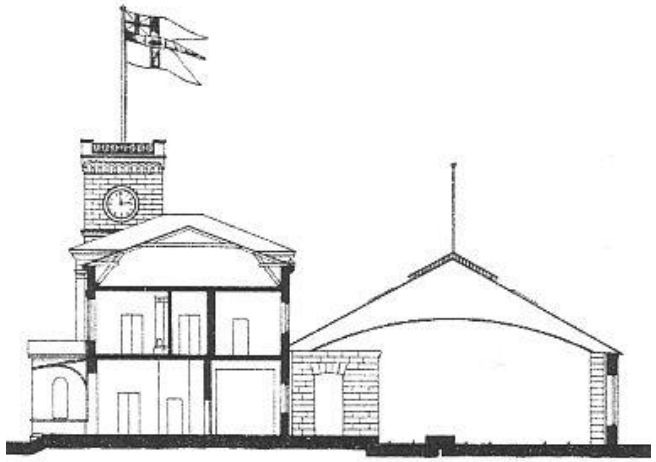
Malmö Central stod färdig 1858

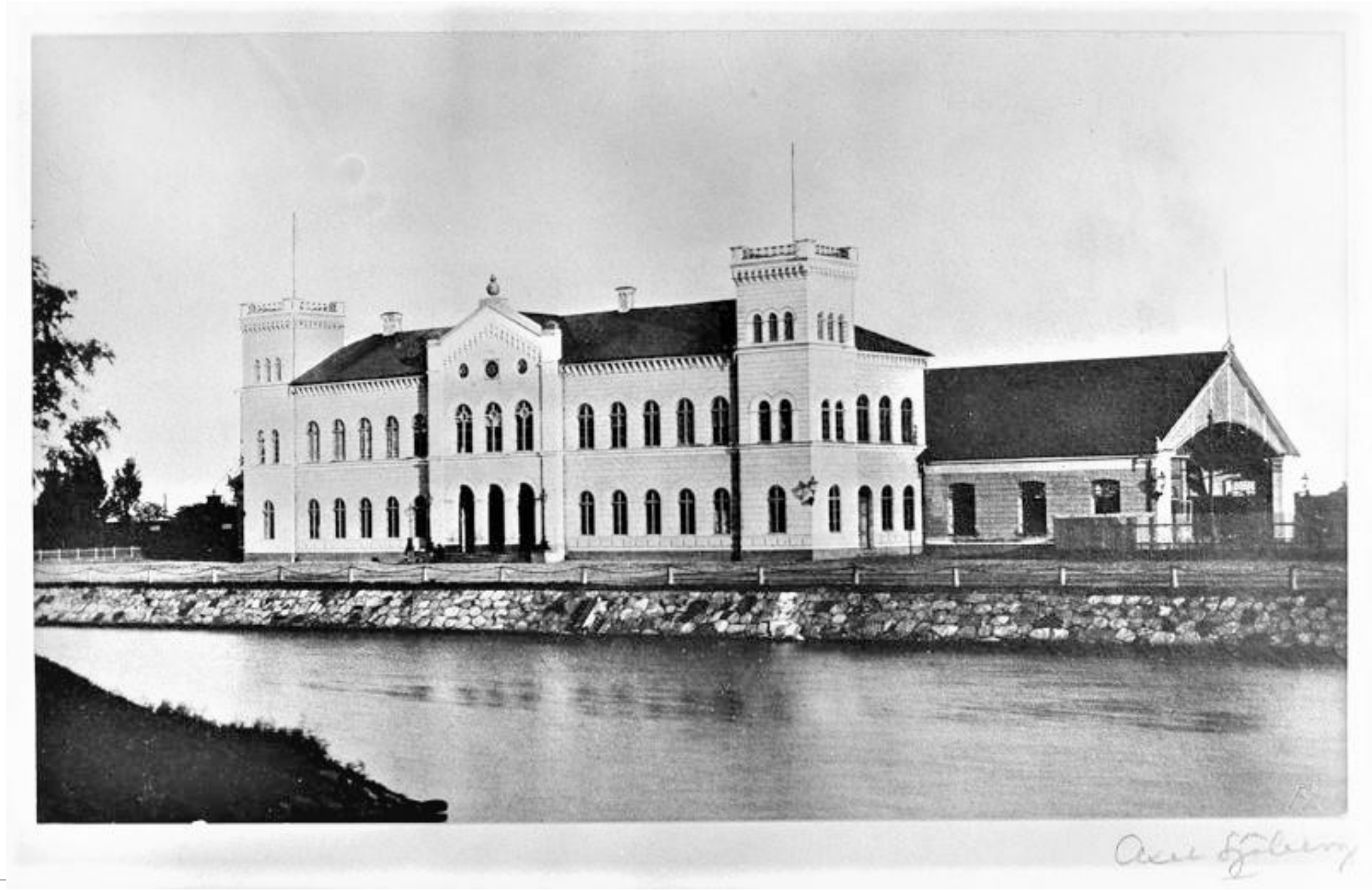
Malmö Central stod färdig 1858, två år efter det att järnvägen mellan Lund och Malmö invigts första gången. Stationen låg då i stadens utkant men nära färjorna till Köpenhamn som gick från Inre hamnen alldeles framför stationsbyggnaden. Byggnaden förstördes dock till stor del redan den 14 december 1866, vid en anlagd brand. Vid återuppbyggnaden kunde klocktornet från den första byggnaden behållas. Denna del, mellan perrongerna och Centralplan, invigdes 1872.

Med tiden anslöts fler banor till Malmö och då behövdes fler spår och större banhallar. Den stora nya banhallen med 4 nya spår blev klar 1891. Utmed Skeppsbron byggdes också en byggnad av rött tegel som skulle innehålla lokaler för administrationen, vilket det gör än idag. År 1924 byggdes den nuvarande banhallen. Arkitekten till denna byggnad var Folke Zettervall. 1924 fick även byggnaden som vetter ut med Skeppsbron sin tredje våning. Det var först 1926 som Malmö Central blev det officiella namnet på stationen. 1976 fick biljettförsäljningen nya lokaler anpassade till de nya biljettmaskinerna, centralhallen fick en vänthall med bänkar och utrymme för kioskförsäljning och restaurangen moderniserades.

Utsnitt ur ritning över stationshuset och den ursprungliga banhallen, 1885.

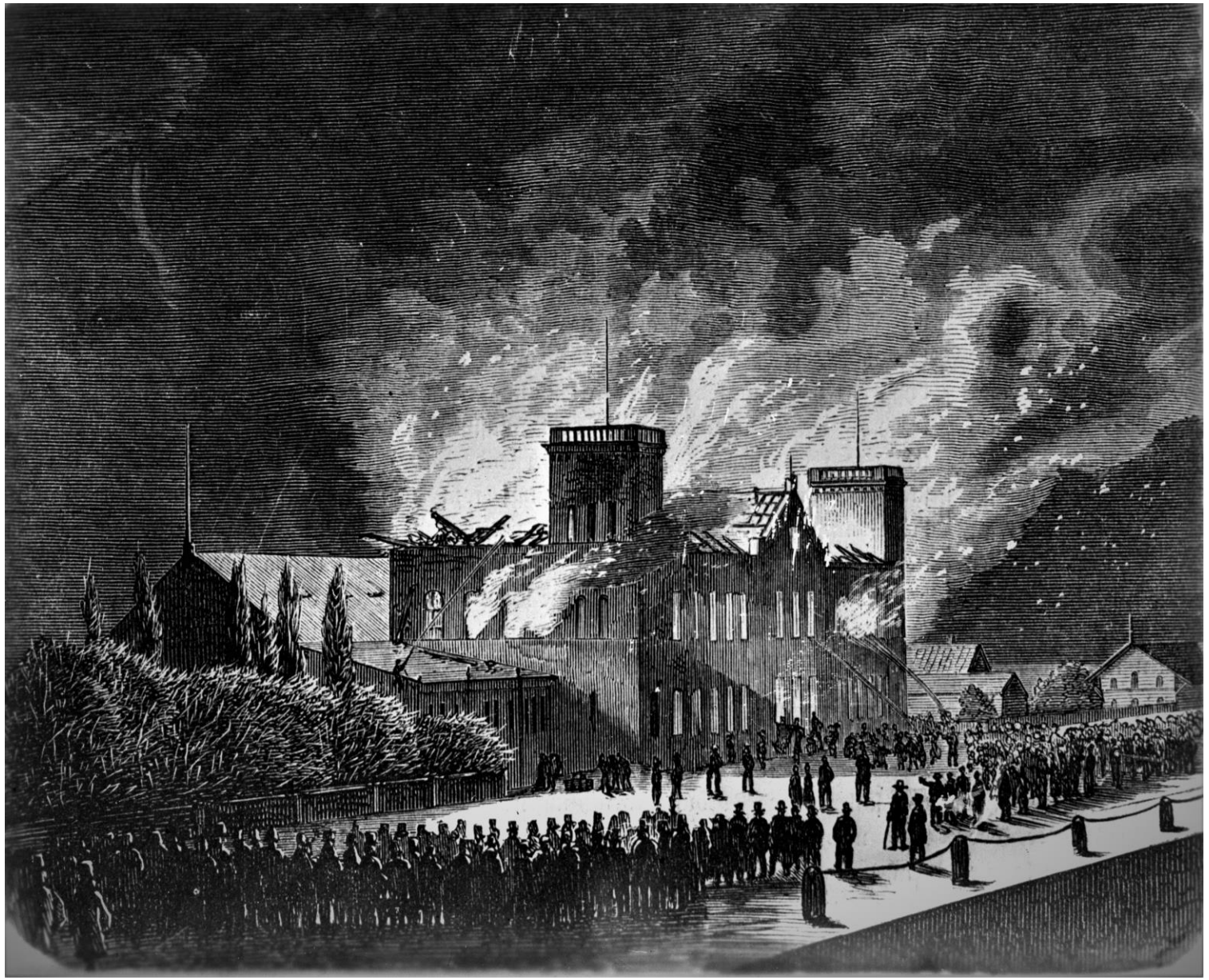




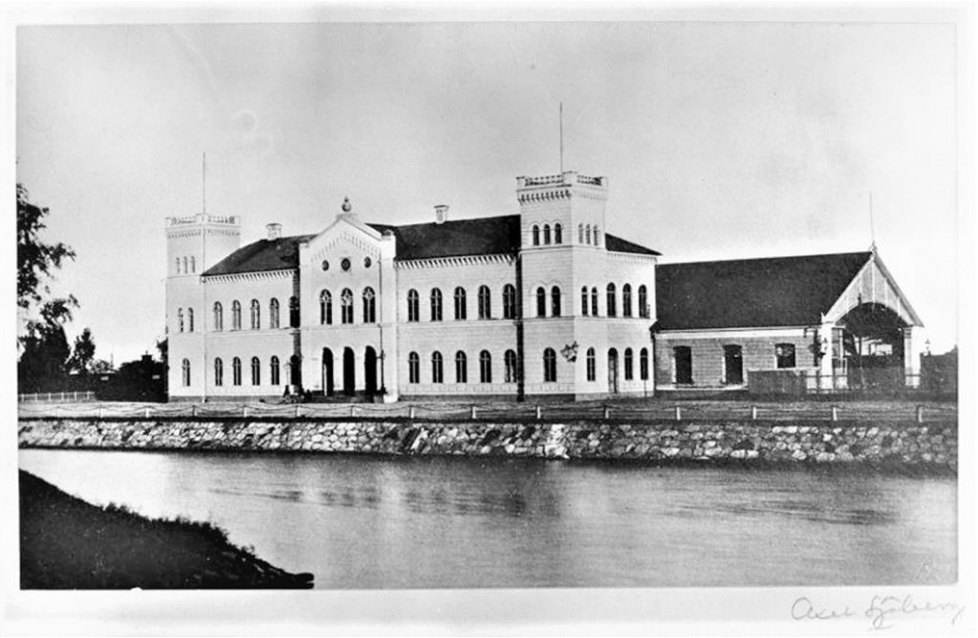


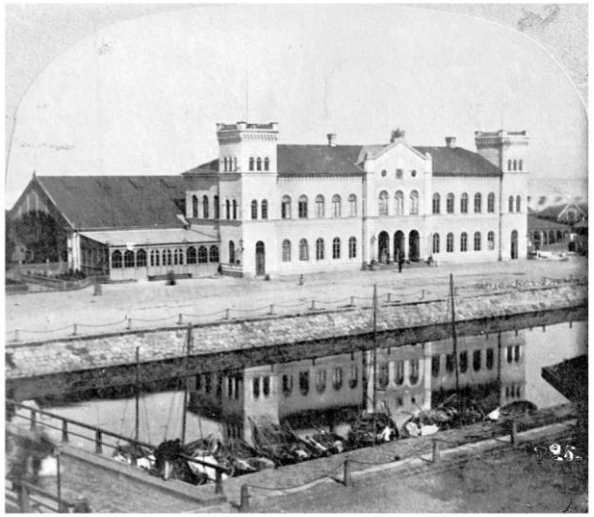
Före branden
1866

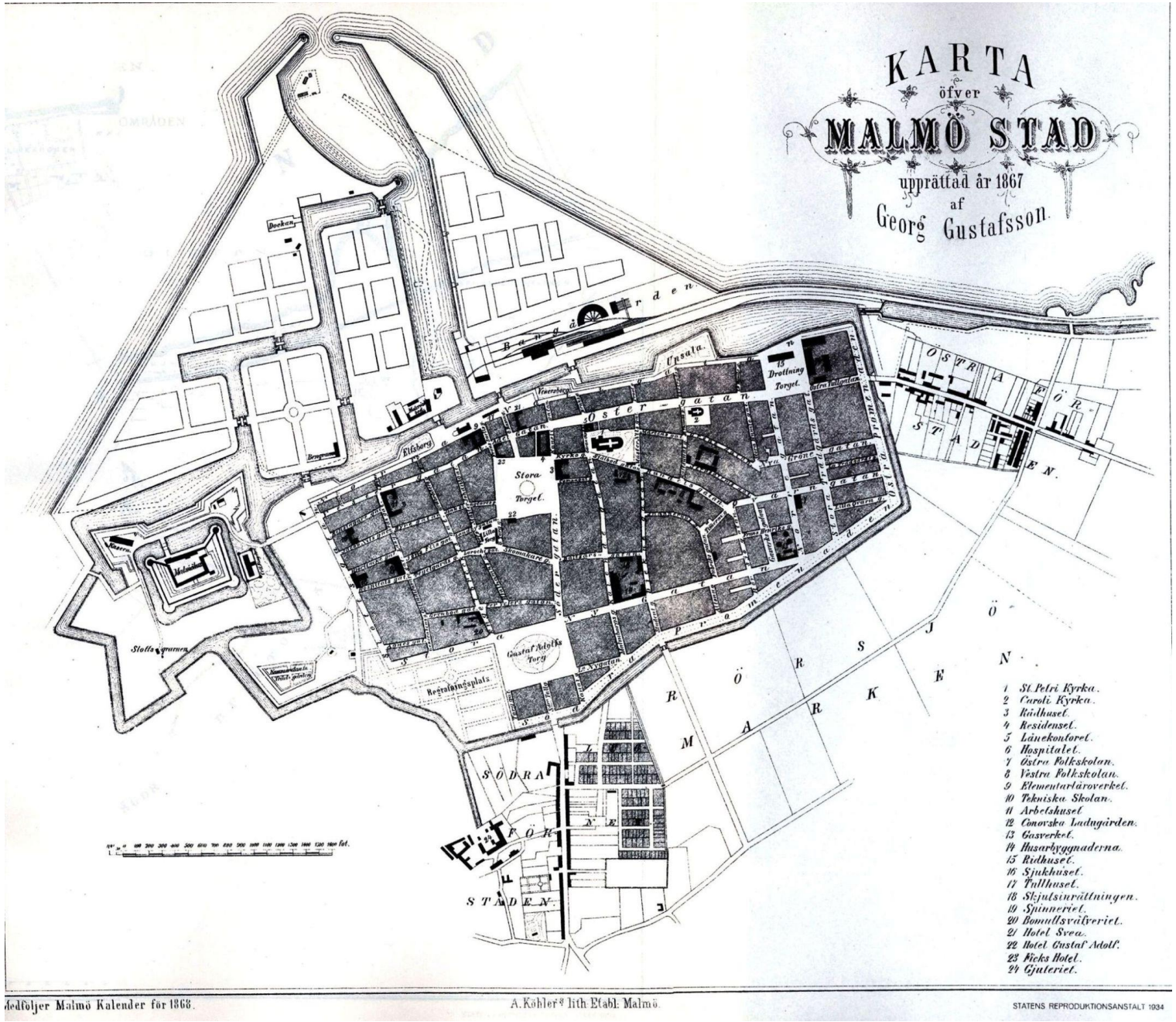
Två torn



Eldsvåda på centralstation.Malmö Central invigdes första gången 1856, Stationen låg då i stadens utkant men nära färjorna till Köpenhamn som gick från Inre hamnen alldeles framför stationsbyggnaden.Byggnaden förstördes till stor del redan tio år senare, den 14 december 1866, vid en anlagd brand. Vid återuppbyggnaden kunde klocktornet från den första byggnaden behållas.

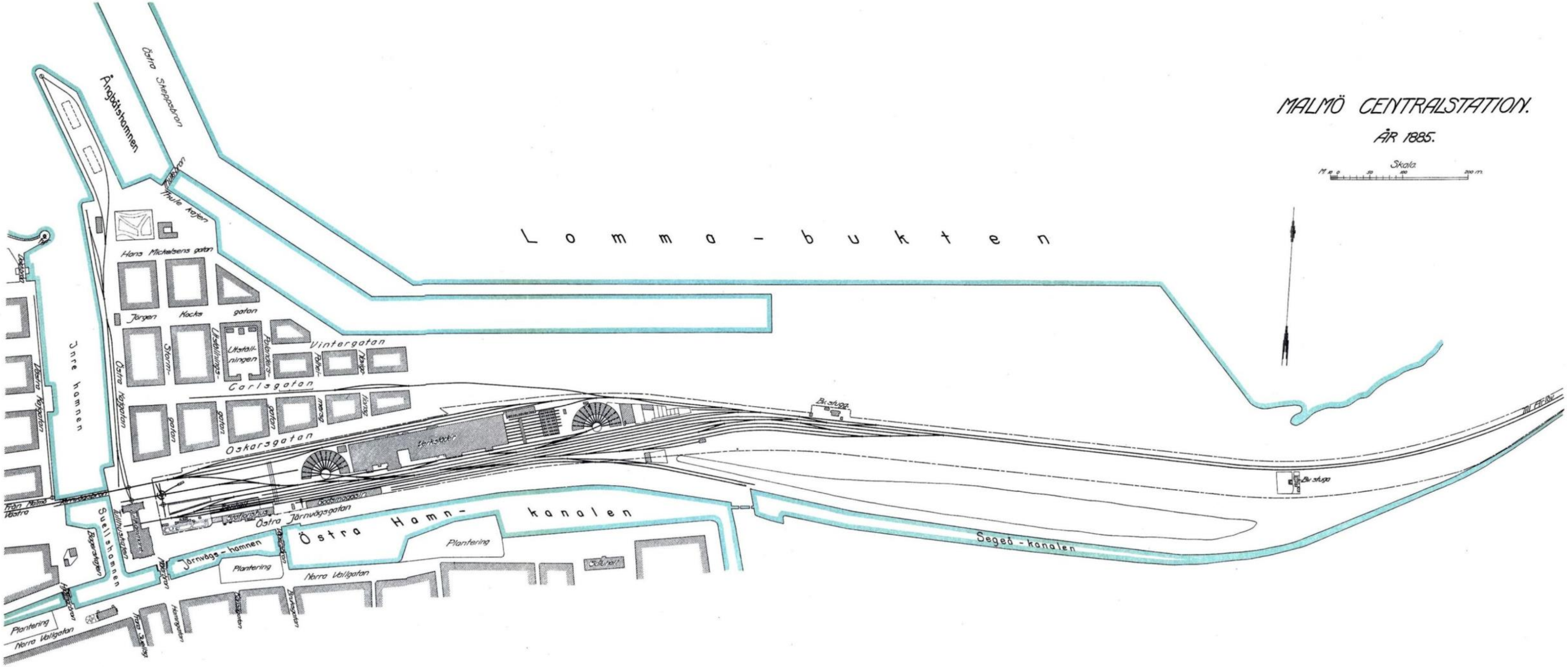


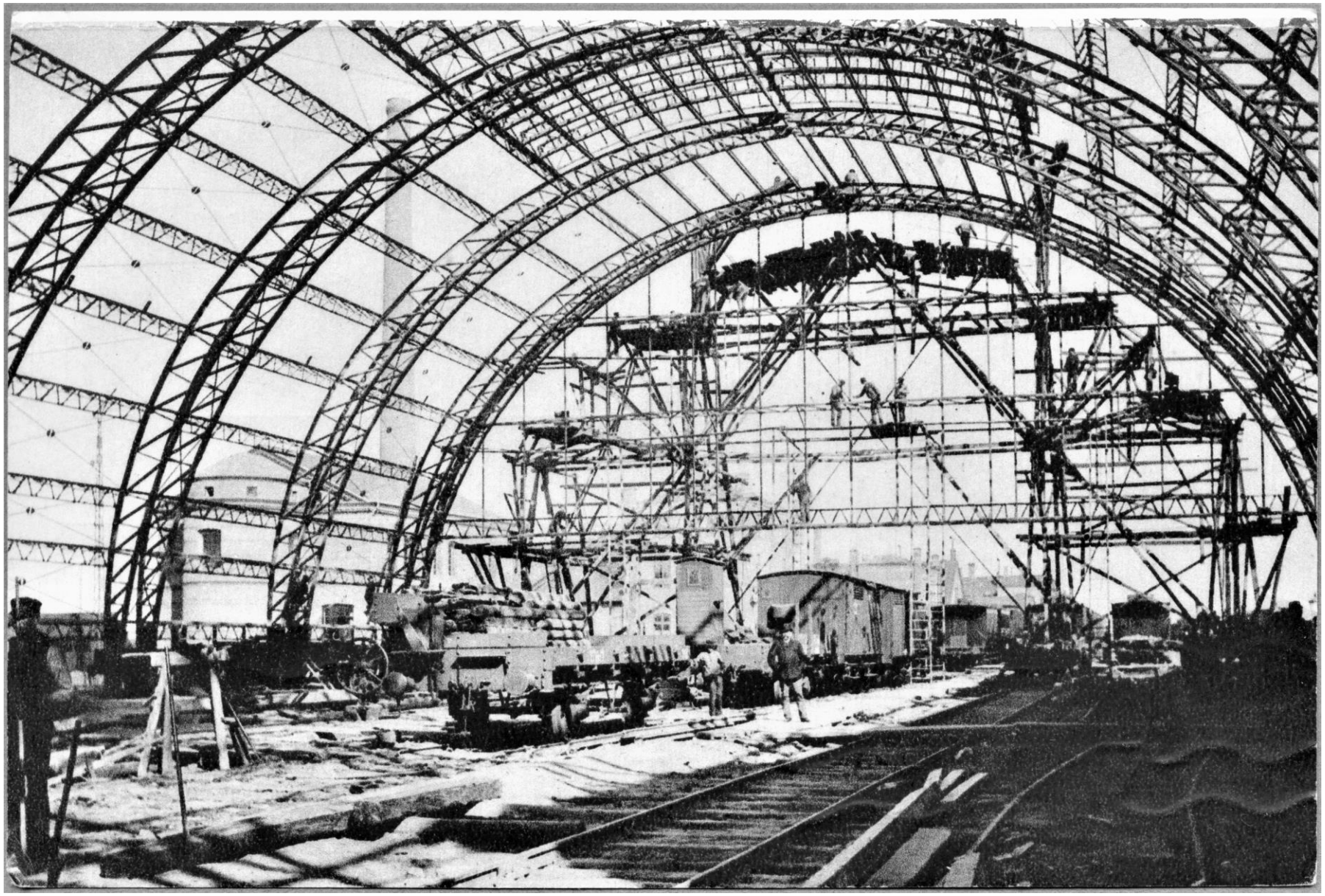




Karta över Malmö och dess järnvägsnät 1867

1885

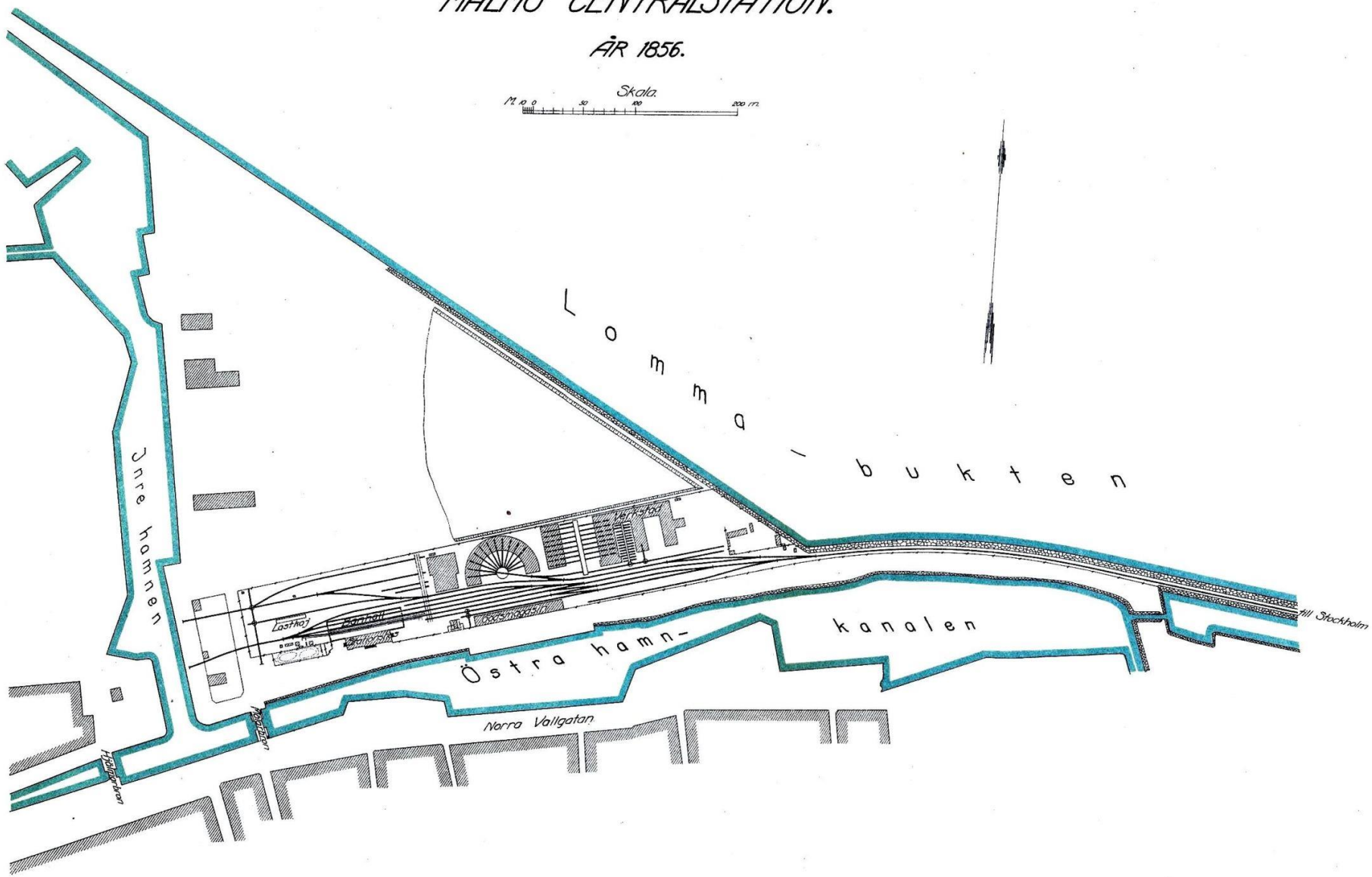

MALMÖ CENTRALSTATION.
ÅR 1885.
Skala
Lomma - bukten
Ångbåtshamnen
Östra Skeppsbron
Thule kajen
Hans Michelsens gatan
Jörgen Kocks gatan
Inre hamnen
Vintergatan
Carlsgatan
Oskarsgatan
Östra Järnvägsgatan
Östra Hamn - kanalen
Segeå - kanalen
Järnvägs - hamnen
Suellshamnen
Plantering
Norra Vallgatan



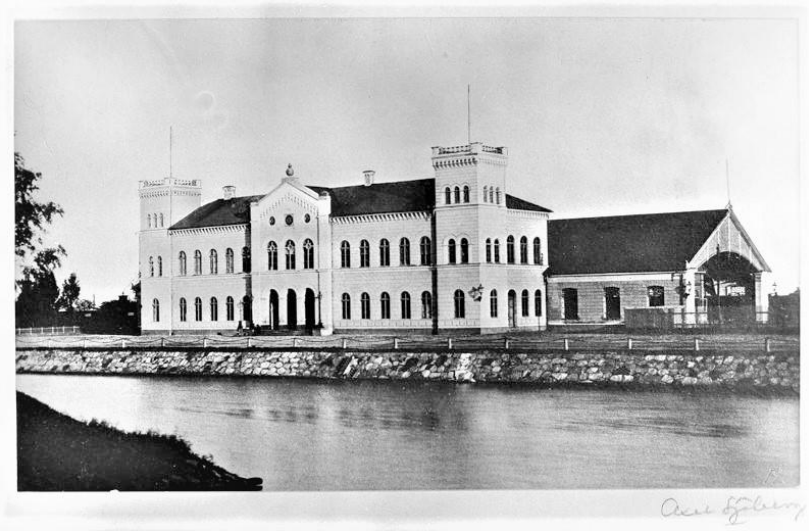
Malmö Central banhall under uppbyggnad.
Text på baksida:
"Banhallen vid Malmö centrallbangård, byggdes av Motala Mekaniska Verkstad år 1891.

MALMÖ CENTRALSTATION.

ÅR 1856.

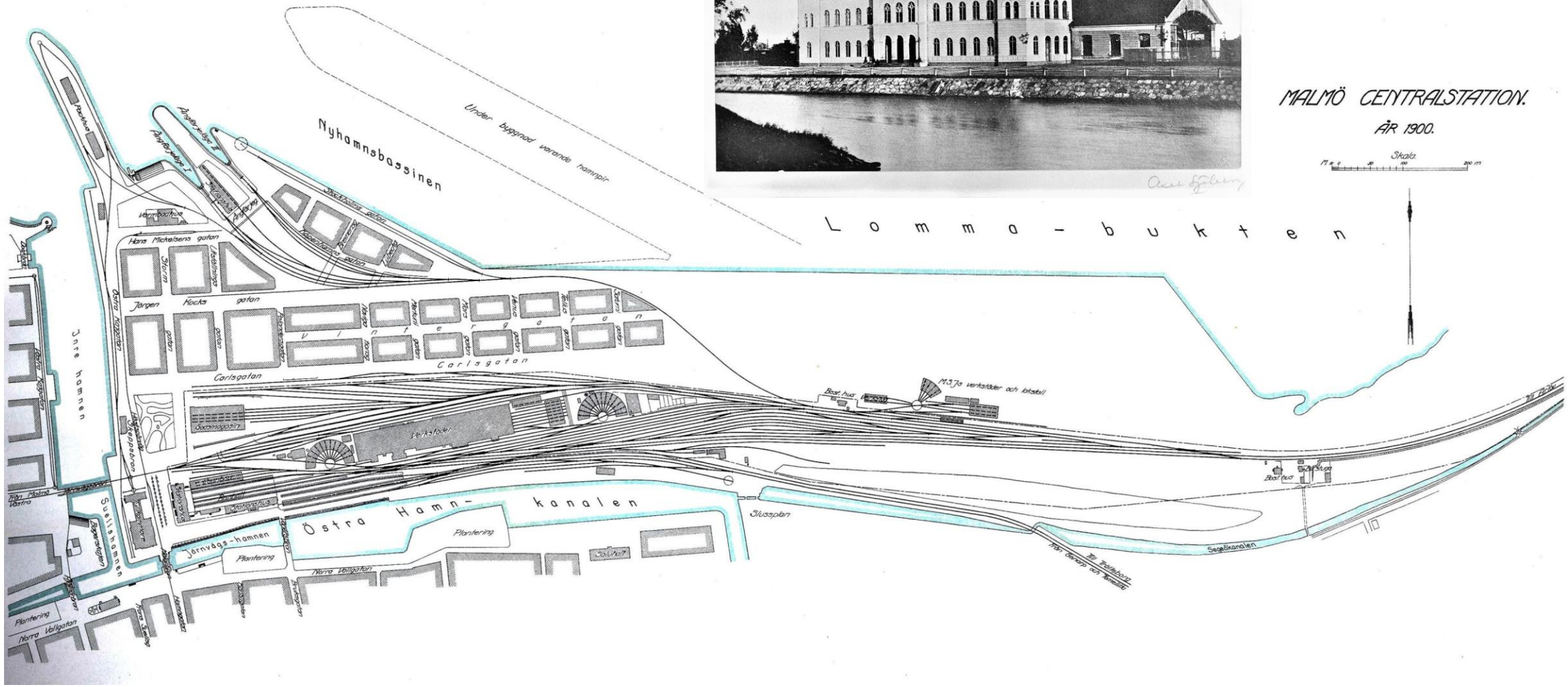


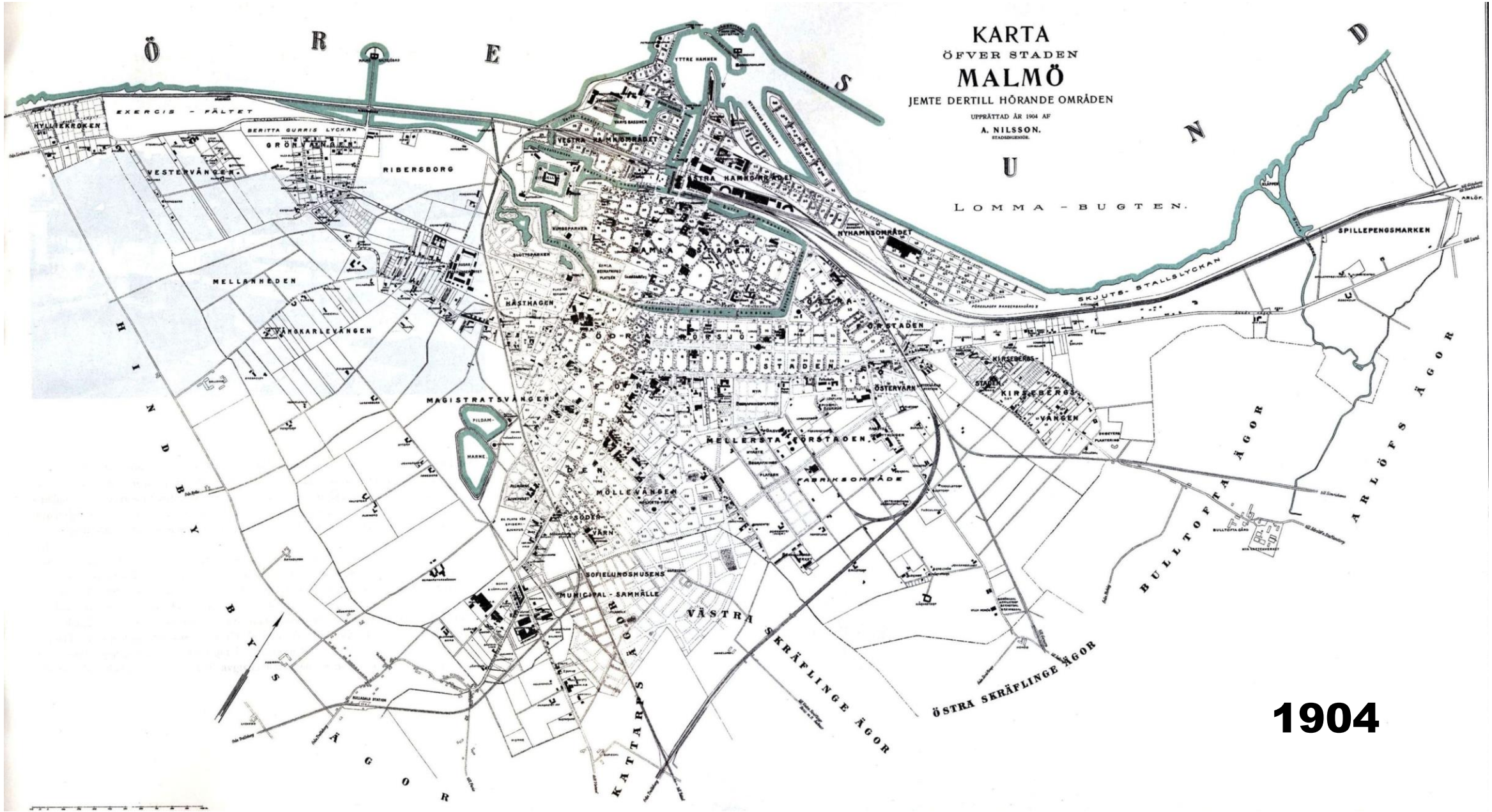
1900



MALMÖ CENTRALSTATION.
ÅR 1900.

Skala.



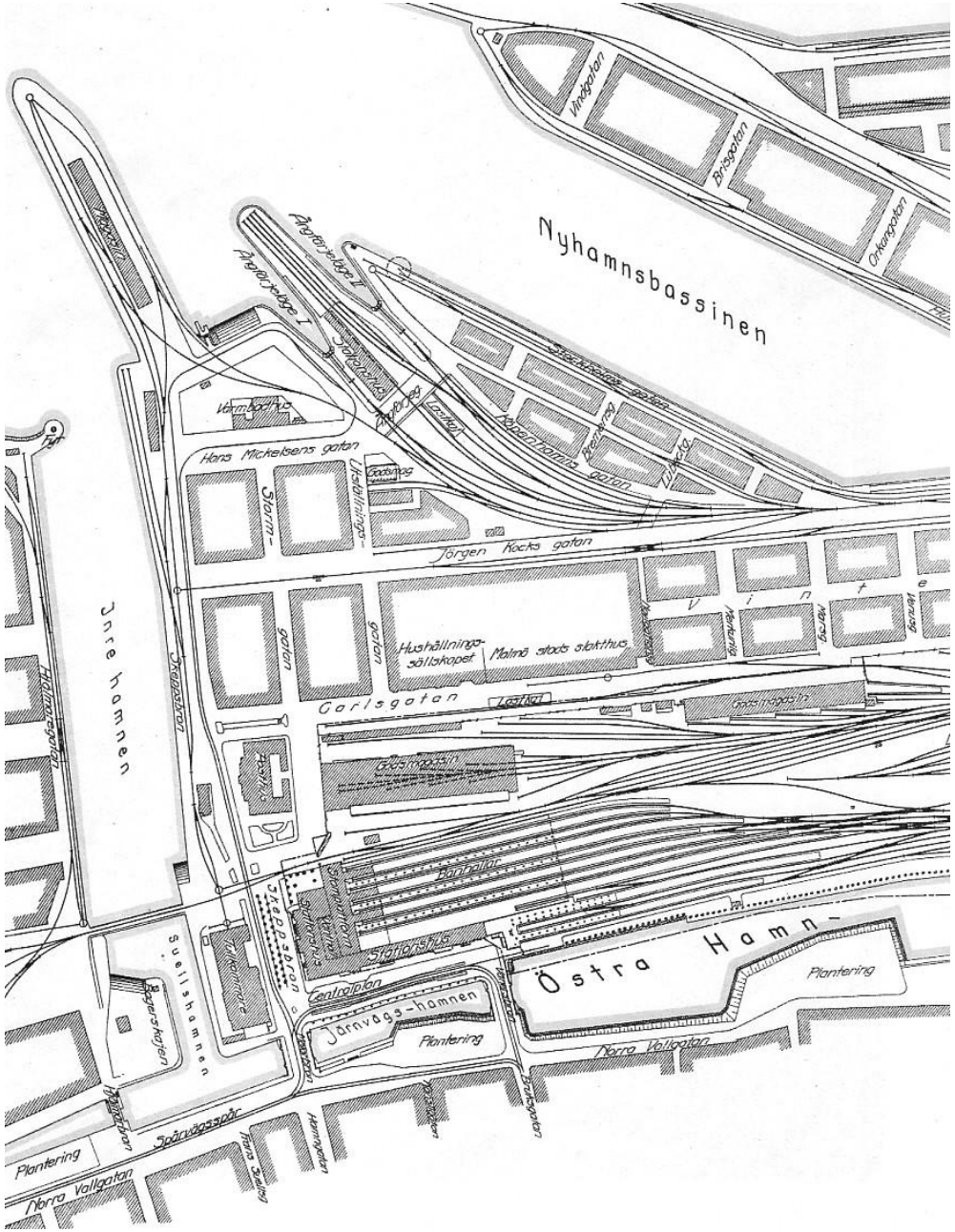

KARTA
ÖFVER STADEN
MALMÖ
JEMTE DERTILL HÖRANDE OMRÅDEN
UPPRÄTTAD ÅR 1904 AF
A. NILSSON.
STADSINGENIÖR.
ÖRESUND
LOMMA - BUGTEN.
EXERCIS - FÄLTET
HYLLIEKROKEN
BERITTA GURRIS LYCKAN
GRÖNVÄNGEN
VESTERVÅNGEN
RIBERSBORG
MELLANHEDEN
VÄSTRA HAMNOMRÅDET
NYHAMNSOMRÅDET
SKJUTS- STALLSLYCKAN
SPILLEPENGSMARKEN
HÄSTHAGEN
SÖDRA FÖRSTADEN
ÖSTRA FÖRSTADEN
KIRSEBERGS-STADEN
KIRSEBERGS-VÅNGEN
ÖSTERVÄRN
MELLERSTA FÖRSTADEN
FABRIKSOMRÅDE
MAGISTRATSVÅNGEN
PILDAM
MARKE
MÖLLEVÅNGEN
SÖDER-VÄRN
SOFIELUNDSHUSENS
MUNICIPAL - SAMHÄLLE
VÄSTRA SKRÄFLINGE ÄGOR
ÖSTRA SKRÄFLINGE ÄGOR
BULLTOFTA ÄGOR
ÄRLÖFS ÄGOR
KATTARPS ÄGOR
HINDBY BYS ÄGOR

1904

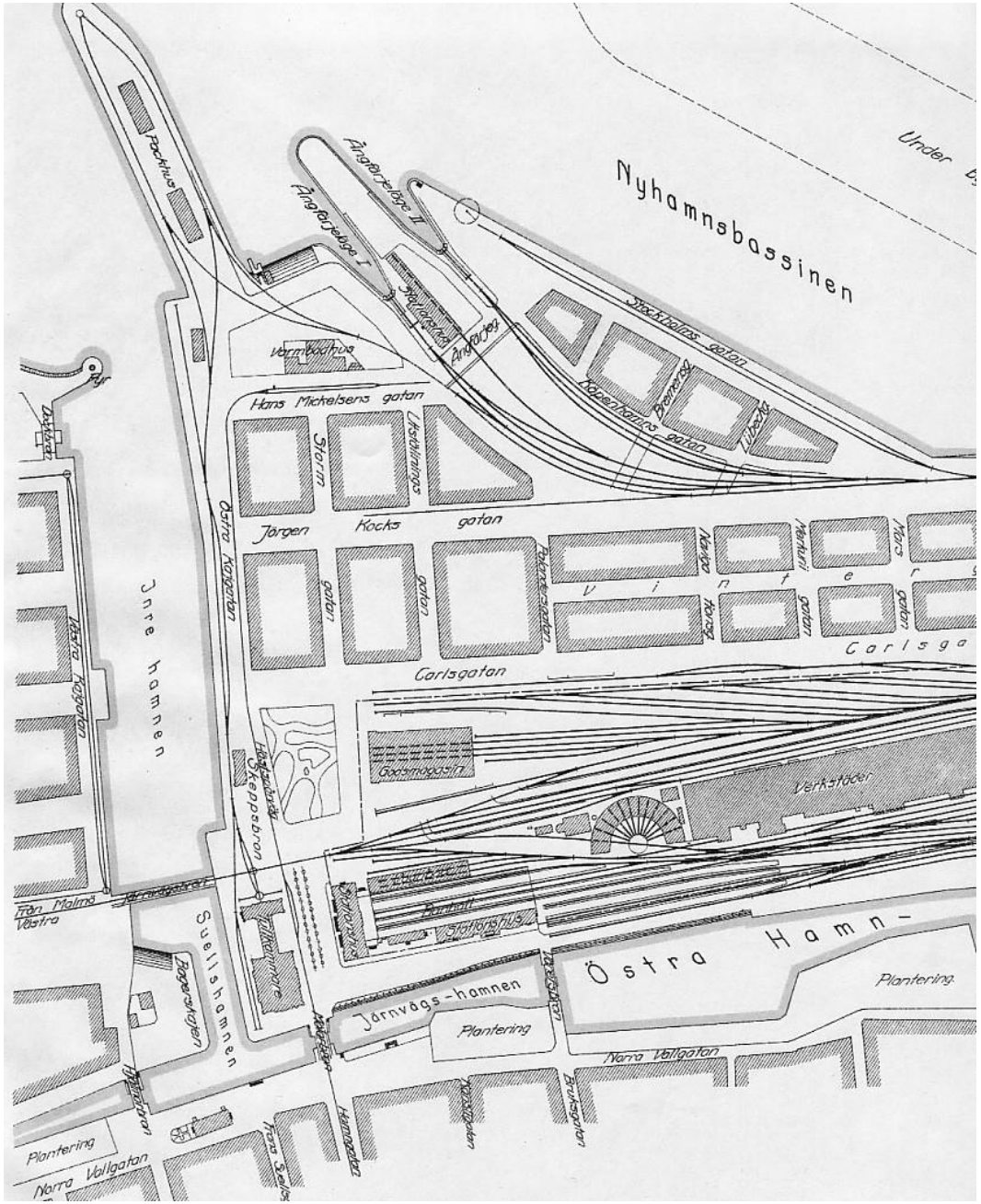
1856 öppnades statsbanan Malmö - Lund

1856 öppnades statsbanan Malmö - Lund. Bangården i Malmö var av mycket begränsad utsträckning. Det fanns en banhall med tre spår. Norr om bangården fanns ett lokstall och en mindre reparationsverkstad. Strax öster om stationshuset låg godsmagasinet
Den återgivna bangårdsplanen från 1856 visar, att förbindelserna mellan spåren till stor del ordnats med vagnsvändskivor och traverser. Detta var vanligt vid de första banorna. Senare gick man över till att använda växlar i betydligt större omfattning.

1874 tillkom Malmö - Ystad Järnväg, med station väster om statsbanestationen. De två bangårdarna förenades med ett spår på bro över kanalen. Fram till 1885 utökades bangården avsevärt, liksom lokstall, verkstad, godsmagasin och stationshus. Hamnspår, som nåddes via vändskivor, hade lagts utmed inre hamnen.



Från Centralplan går ett spårvägsspår via grindar in på området mellan lokalstationen och Östra hamnkanalen. Spåret kom till 1914 som uppställningsspår för extralinjen X1 till Baltiska utställningen. Denna linje gick i trafik mellan den 15 maj och den 5 oktober 1914. 1915 - 1920 nyttjades spåret, och sannolikt ytterligare ett parallellgående spår, för uppställning av vagnar på linje 4, som då hade sin slutstation vid Centralstationen. Det kan också tänkas att paketgodsspårvagnen mellan Centralstationen och Limhamn använde spåret 1916 - 1930.



1917 olycka med urspårning

1880 – 1890 talet ytterligare järnvägar

På 1880- och 1890-talen kom ytterligare järnvägar till Malmö, och

SJ-stationens anläggningar utökades. Ett nytt stationshus för ankommande persontrafik togs i bruk 1891. Det var placerat vinkelrätt mot det gamla, som fick koncentrera sig på avgående trafik. Samtidigt tillkom en ny banhall över de fyra plattformsspåren. Ritningen visar banhallen och stationshuset för avgående trafik år 1900.
Nedan syns västra delen av SJ-bangården år 1900. Verkstäder och lokstallar ligger inklämda mellan person- och godsspåren. Ytterligare ett lokstall finns till höger om verkstaden. Den enkelspåriga hästspårvägen ger förbindelse till ångfärjestationen (senare benämnd Malmö F). Förbindelsespåret till den privata Malmö Västra går via Järnvägsbron i bildens nedre vänstra hörn, korsande både järnvägs- och spårvägsspår. Bland annat kring inre hamnen finns fortfarande många vagnsvändskivor.

CENTRALSTATIONEN

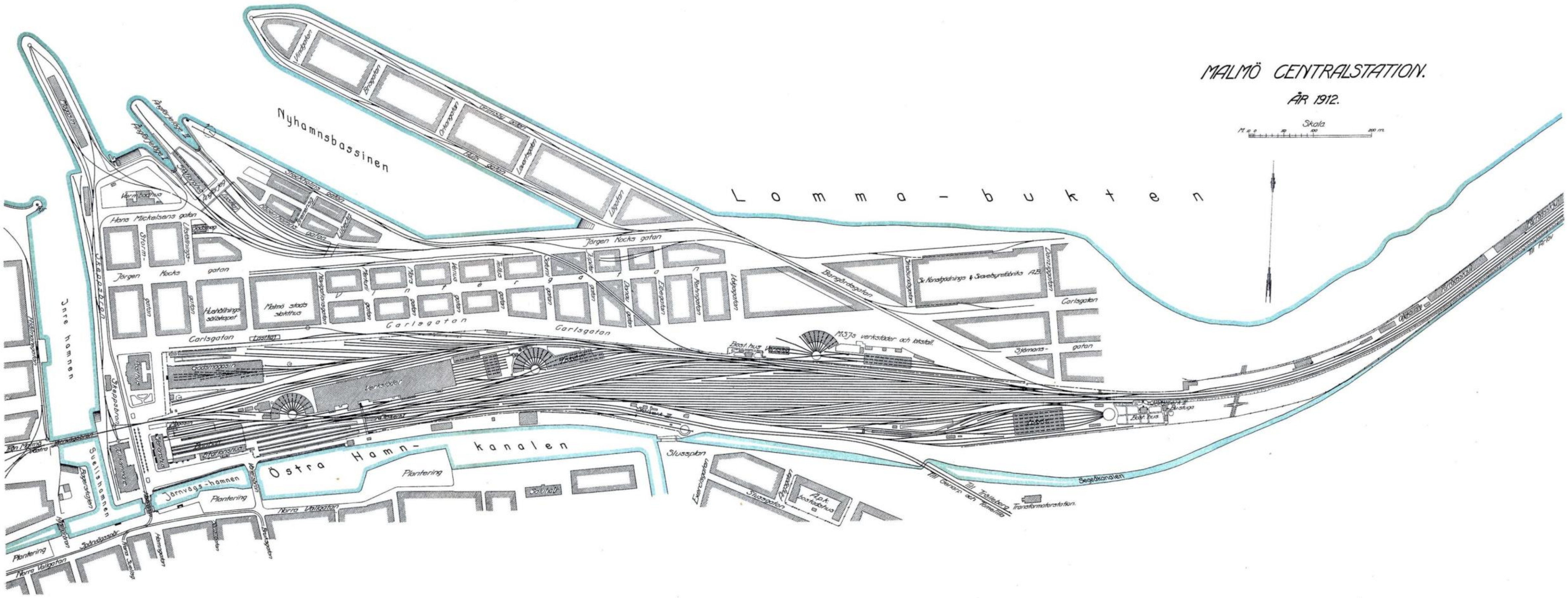
C.V. ROIKJER. KONGL. HOFFOTOGRAF. MALMÖ.

1909 – 1911 omläggning av spårsystmet

1909 - 1911 gjordes en grundlig omläggning av spårsystemet. Detta sågs dock som något av en provisorisk åtgärd; större ändringar förväntades bli nödvändiga inom en nära framtid, men då måste lokstation och verkstad först flyttas från sin olämpliga plats mitt i spårsystemet. De nya lokstallar som tillkom omkring 1910 byggdes av trä med tanke på att de troligen snart skulle flyttas.

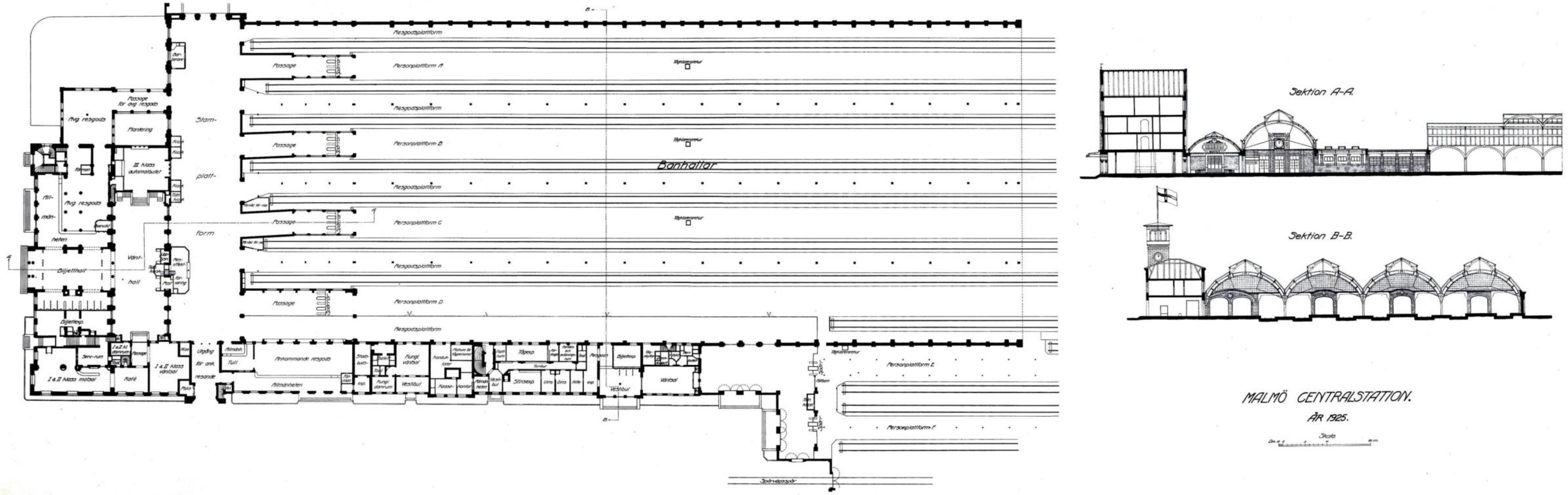
1912 kom ett förslag till nya bangårdsanordningar]. Huvuddragen var:
Fyra spår mellan Malmö och Arlöv
Kontinentalbanan flyttas till högt läge
SJ:s verkstäder flyttas ut till Östervärn
Lokstallarna som fanns på olika platser på SJ-bangården ersätts med ett nytt lokstation längre ut.
De enskilda järnvägarna till Ystad, Trelleborg och Limhamn ansluts till Kontinentalbanan och förs in till statsbanestationen
Förslaget var tänkt att genomföras i etapper i mån av behov.

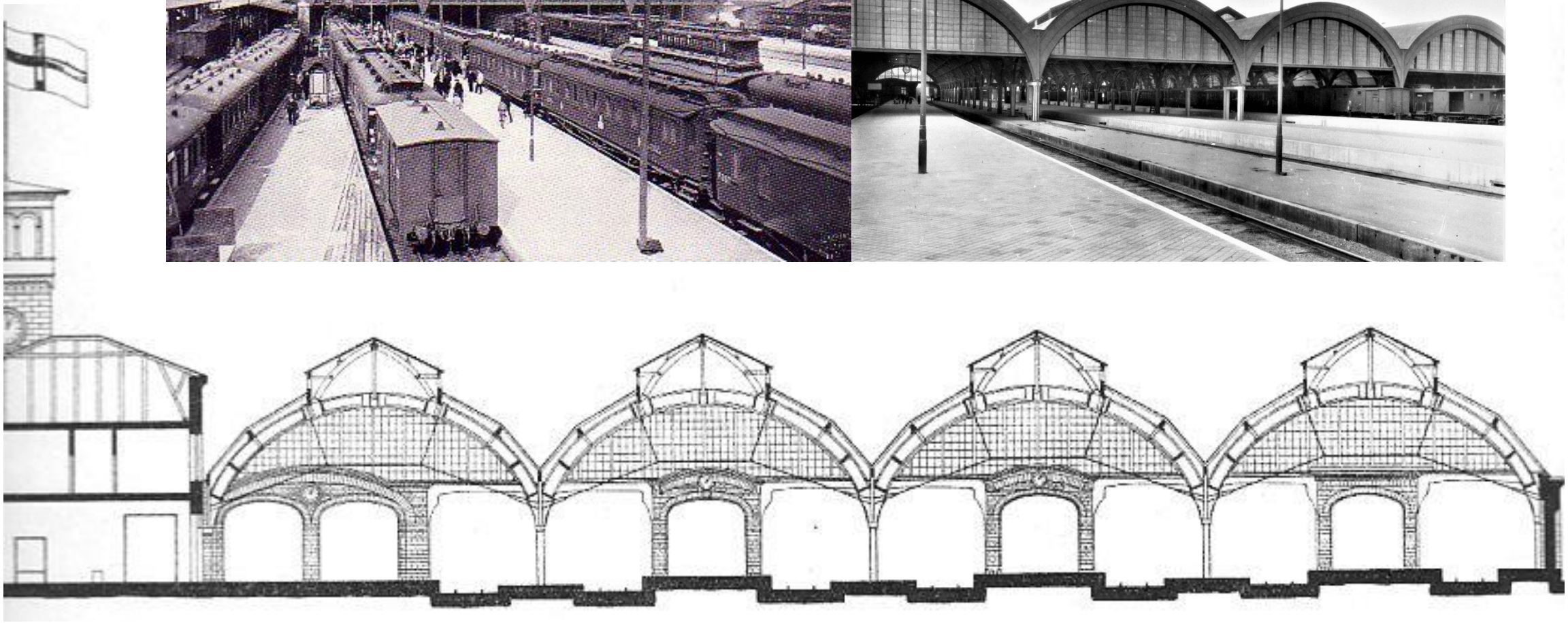
1912



MALMÖ CENTRALSTATION.
ÅR 1912.
Skala
Nyhamnsbassinen
Lomma-bukten
Inre hamnen
Östra Hamn-kanalen
Jörgen Kocks gatan
Carlsgatan
Hans Mickelsens gatan
Malmö stads stickthus
Hushållnings sällskapet
Bangårdsgatan
Sjömans-gatan
Slussplan
Slussgatan
Norra Vallgatan
Järnvägs-hamnen
Plantering
Segelkanalen
Transformatorstation.
Suellshamnen
Skeppsbron
Verkstäder
M.S.J:s verkstäder och lokstall
Sv. Konstgödnings- & Svavelsyrefabriks A.B.

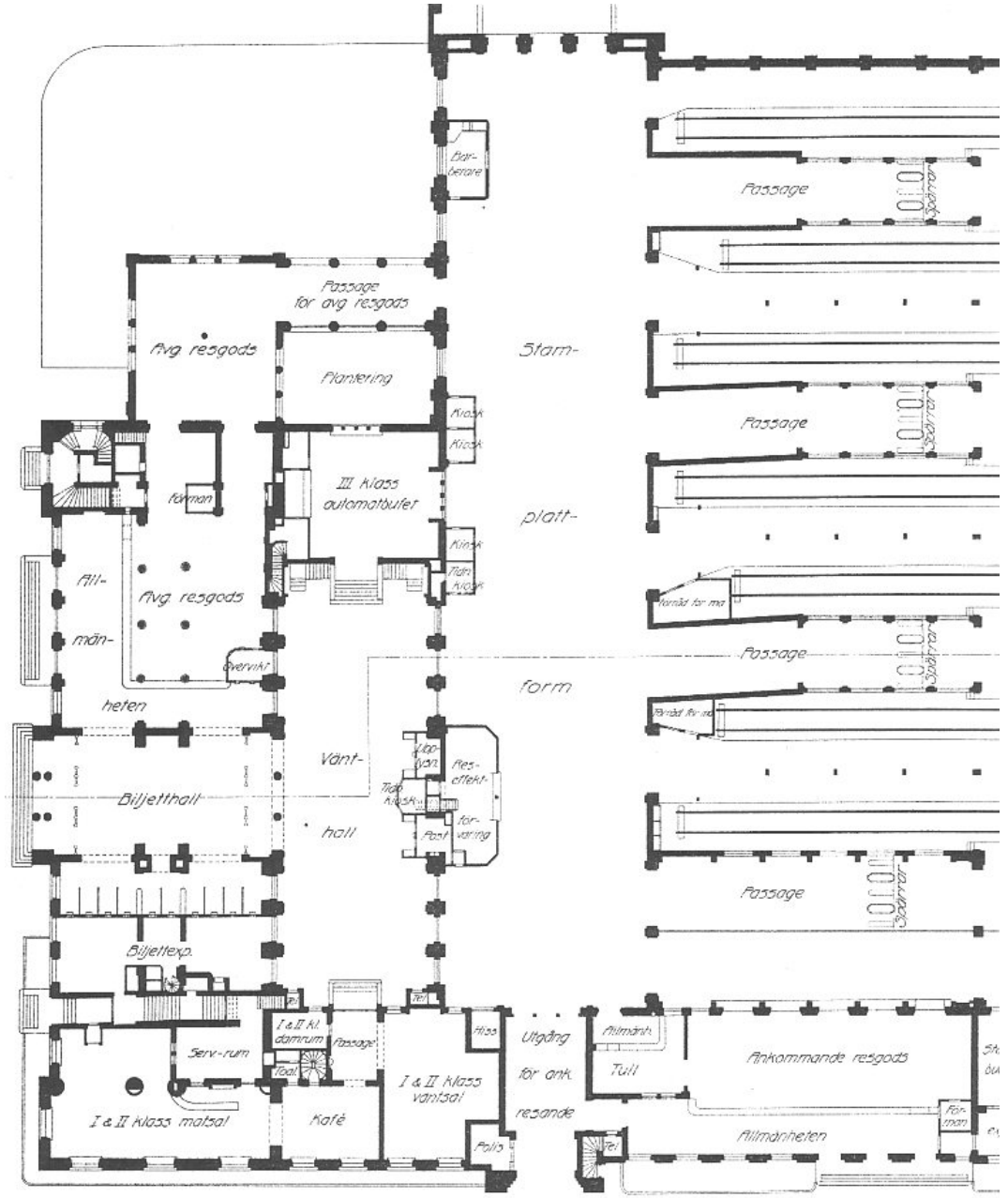
Malmö C stationshus 1925



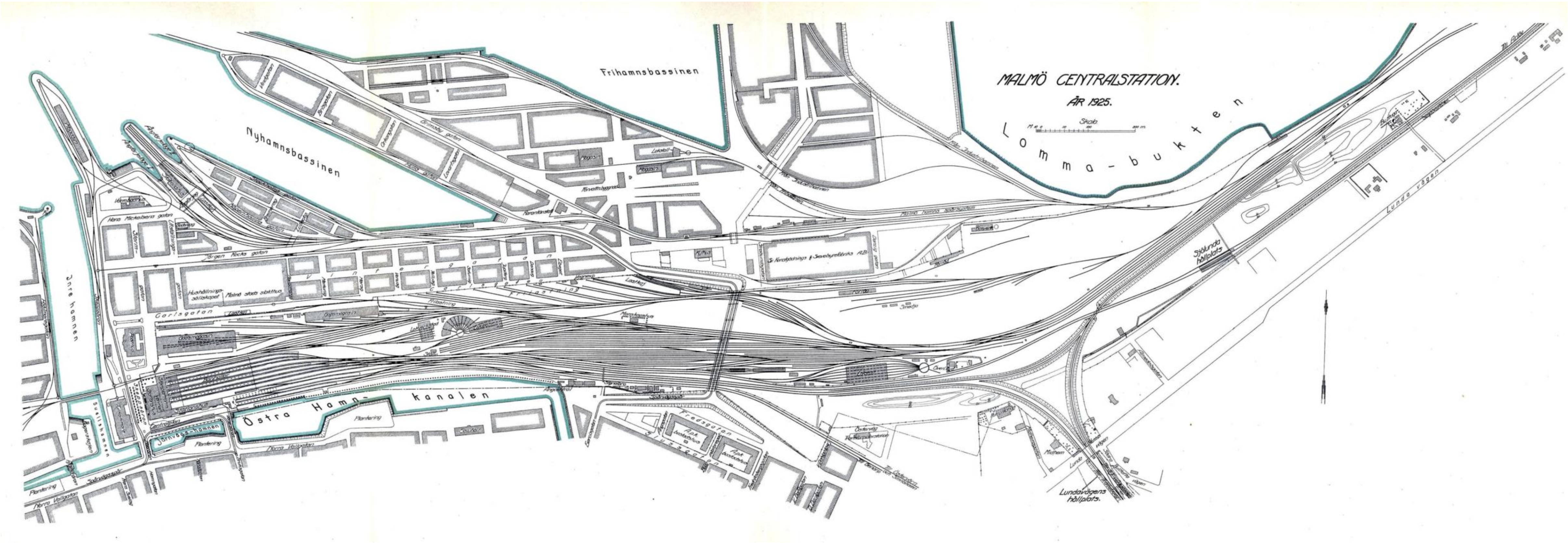


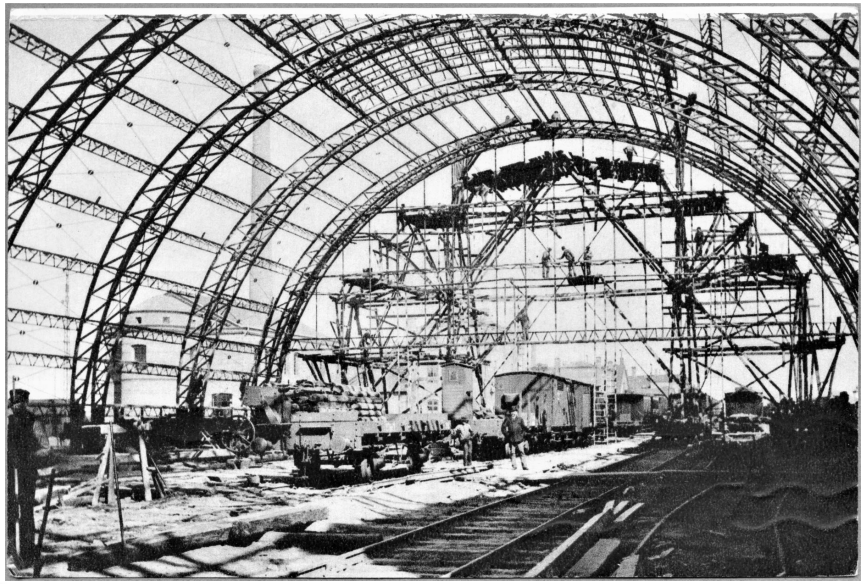
Nya banhallen

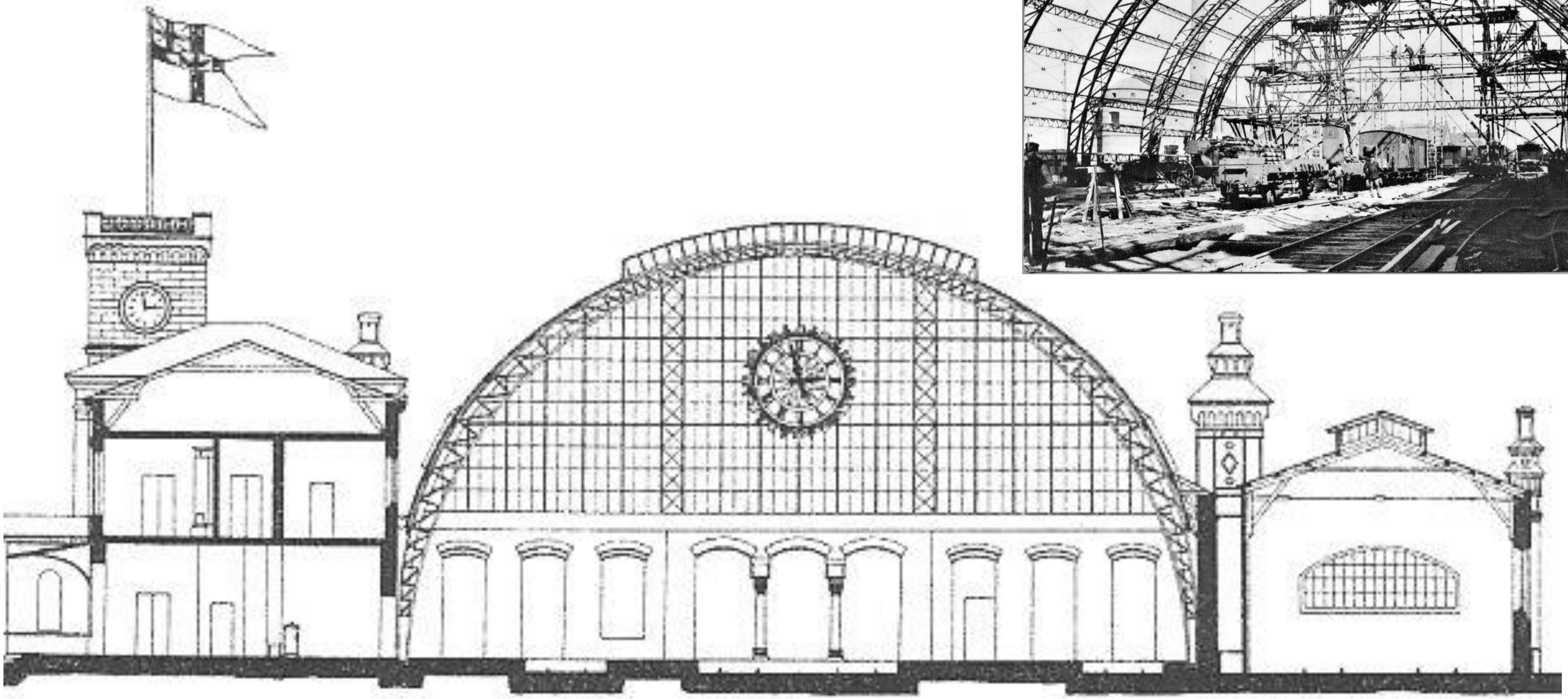
Ritningen nedan visar stamplattform, plattformsspärrar mm år 1925



1925


MALMÖ CENTRALSTATION.
ÅR 1925.
Skala
Lomma-bukten
Frihamnsbassinen
Nyhamnsbassinen
Inre hamnen
Östra Hamn-kanalen
Lunda vägen
Sjölunda hållplats
Lundavägens hållplats
Carlsgatan
Jörgen Kocks gatan
Hans Michelsens gatan
Fredsgatan
Plantering





Ombyggnad klar 1924

Ombyggnad klar 1924
Fram till 1924 genomfördes bland annat Ny godsbangård
Godstågsspår från Kontinentalbanan till godsbangården
Ny banhall för sju tågspår
Längre tågspår på personbangården

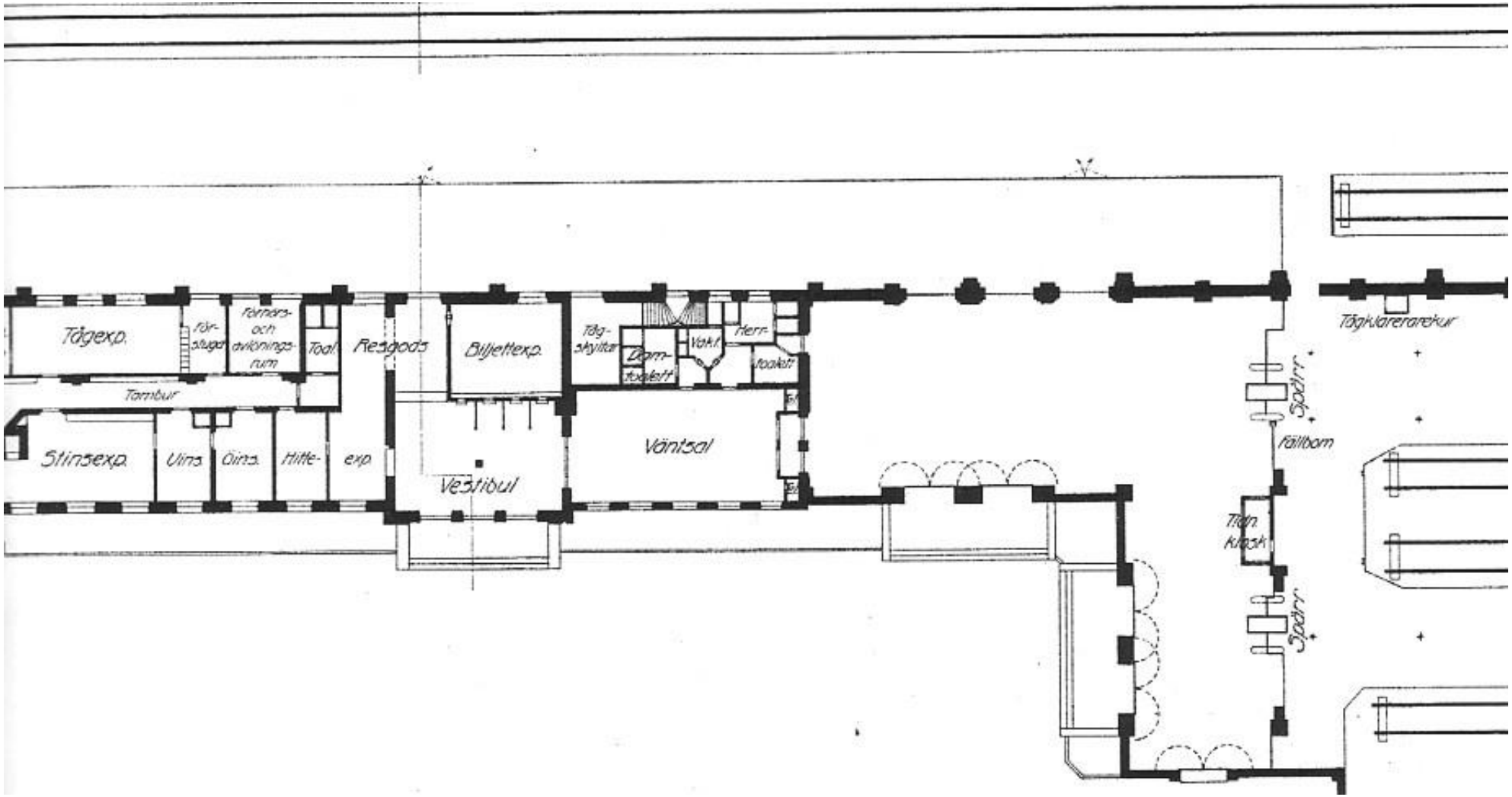
Det hade funnits förslag om att avstå från banhall, men detta väckte "mycket starkt missnöje från Malmö stads sida" Staden menade att den gamla hallen enligt avtalet skulle behållas. En kompromiss var då att bygga en ny och rymligare hall. Mellan banhallen och stamplattformen (nuvarande stora hallen) lämnades ett mellanrum så att ankommande tåg kunde stanna med sitt rykande lok utanför hallen. Till varje personplattform fanns en täckt gång. I samband med dessa passager fanns plattformsspärrar, som slopades på 1970-talet.

Det ursprungliga stationshuset fick till huvuduppgift att betjäna de enskilda järnvägarna och lokaltågen på stambanan. Denna del av stationen kom senare att banämnas Lokalstationen, numera Pågatågsstationen, En mindre väntsal med biljettexpedition fanns i detta hus, liksom den kungliga väntsalen, som faktiskt bara var obetydligt mindre än allmänhetens väntsal.

Bilden torde vara tagen från det nya ställverket som togs i bruk 1925, och visar utsikten österut mot den numera rivna gatuviadukten.

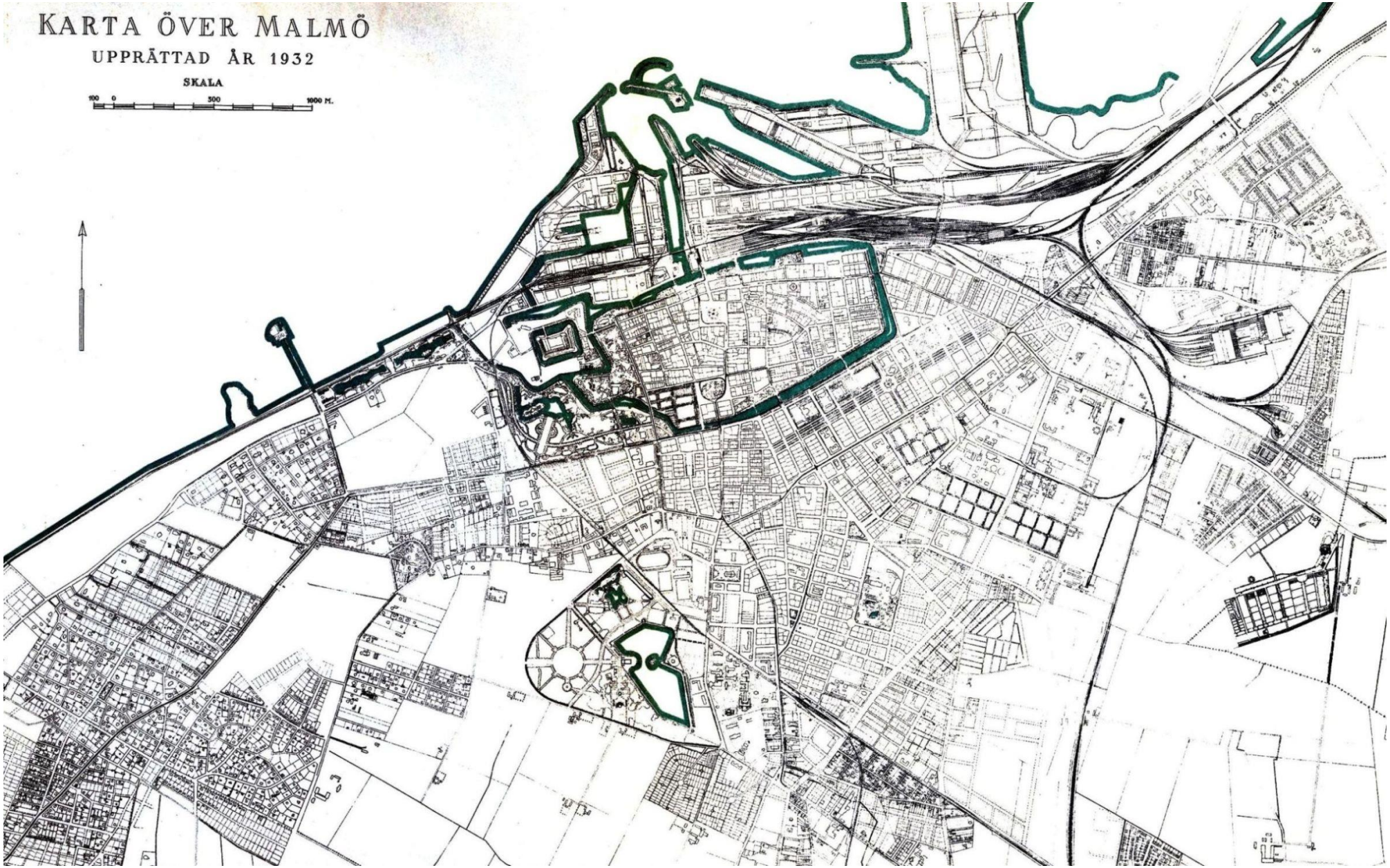
Det är gott om dvärgsignaler och flera ljusutfartssignaler syns, men i vänstra delen av bilden står fortfarande en semafor.

Ritningen nedan, från 1925, visar överst personplattform D. Tågexpeditionen ligger vid denna plattform. Dessutom finns tågklarerarkurar på plattformarna A, B, C och E. Den sistnämnda syns i ritningens högra kan



Tid - Fotografering
1929-03-19

Foto: Ragnar Küller / Malmö Museer

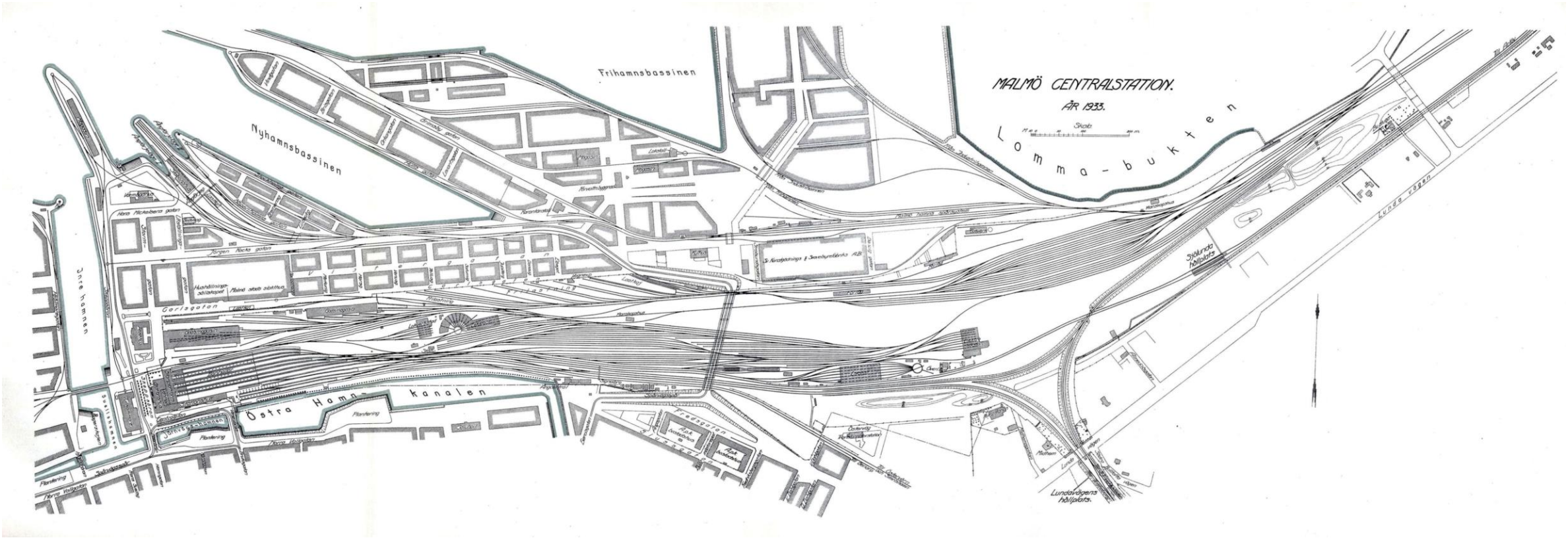


1932

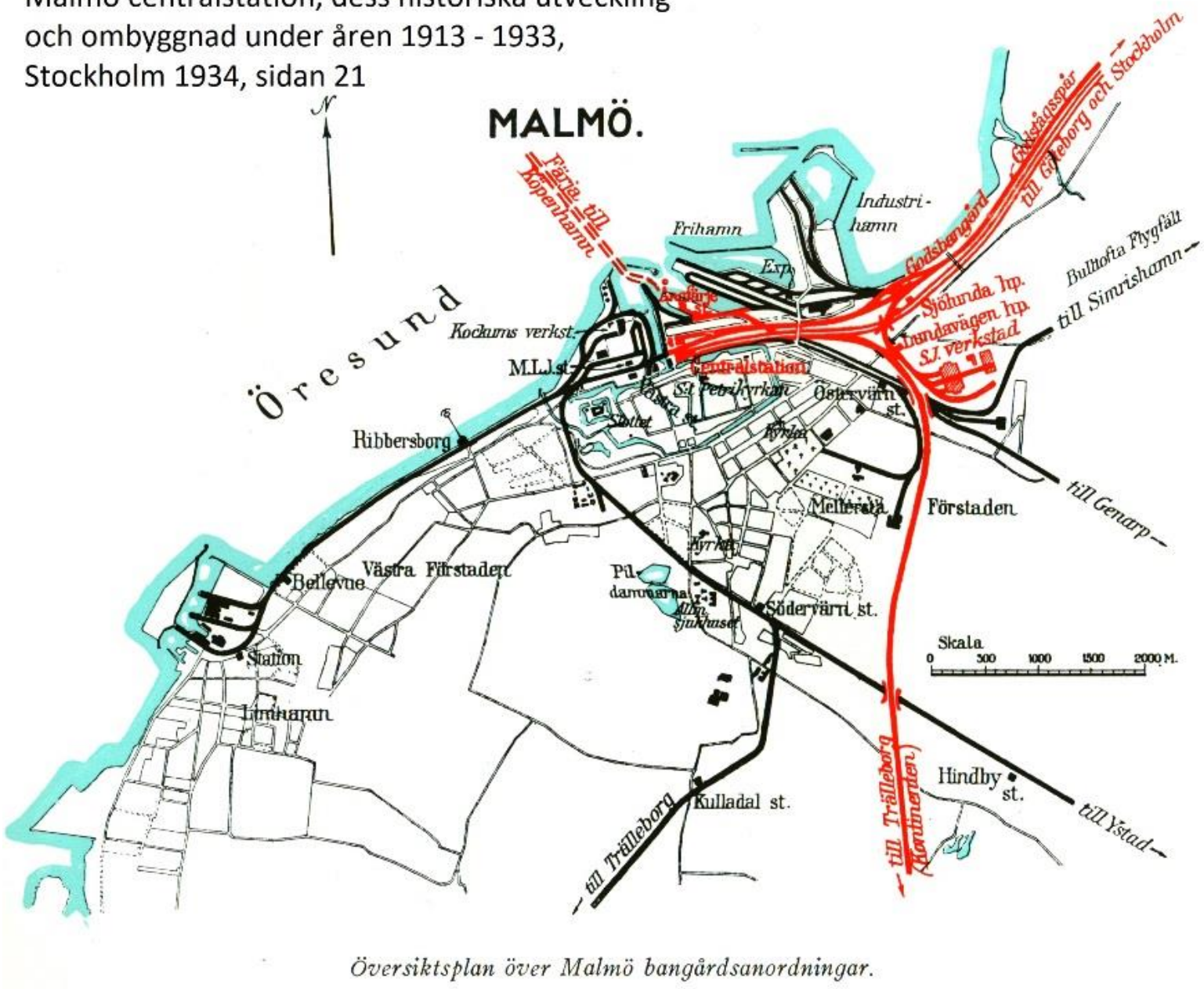
Plattformsspärr och det område där loken kunde bolma utan negativa effekter för passagerare och halltak

Man ser också att spårvägen till Ångfärjestationen hade ett antal korsningar med järnvägsspår.
Bilden nedan är troligen tagen på 1930-talet, och visar ångfärjestationen till vänster och spårvägsslingan till höger [Sveriges Järnvägsmuseum]

1933


MALMÖ CENTRALSTATION.
ÅR 1933.
Skala
Lomma-bukten
Frihamnsbassinen
Nyhamnsbassinen
Inre hamnen
Östra Hamn-kanalen
Garisgatan
Lunda vägen
Sjölunda hållplats
Lundavägens hållplats.

Malmö centralstation, dess historiska utveckling och ombyggnad under åren 1913 - 1933, Stockholm 1934, sidan 21



Översiktsplan över Malmö bangårdsanordningar.

Översiktsplan som visar situationen några år in på 1930-talet, efter att SJ verkstad flyttat till Östervärn och godsspåret mellan Kontinentalbanan och godsbangården blivit klart.

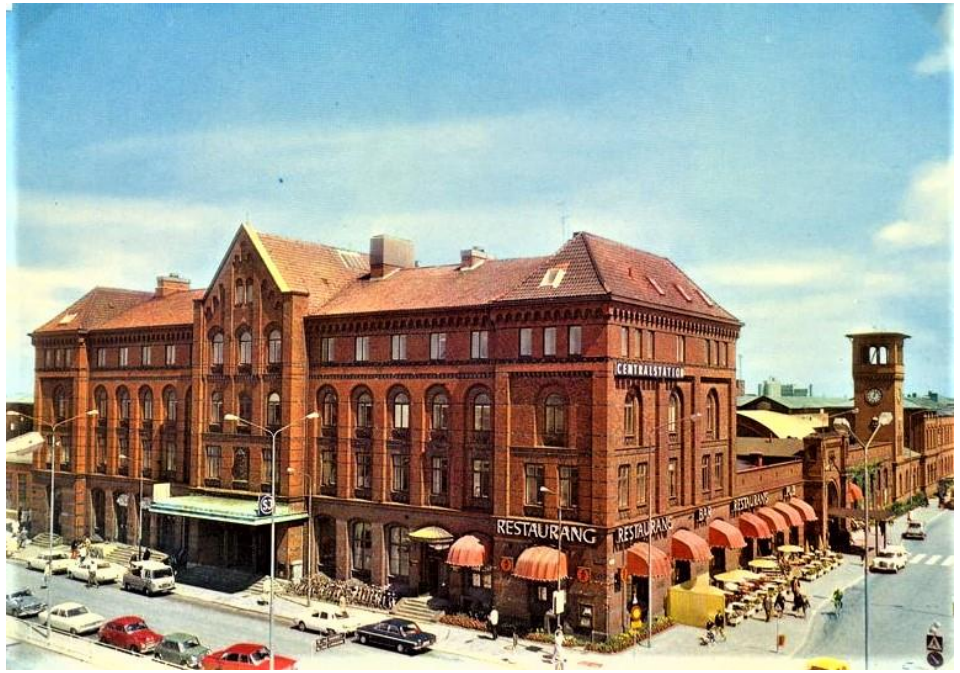
De röda linjerna symboliserar statliga järnvägar, de svarta är privatbanor. De enskilda järnvägarna till Simrishamn via Staffanstorp och till Genarp anslöt till SJ-bangården, övriga privatbanor hade sin slutstation vid Malmö V, några hundra meter väster om centralstationen.

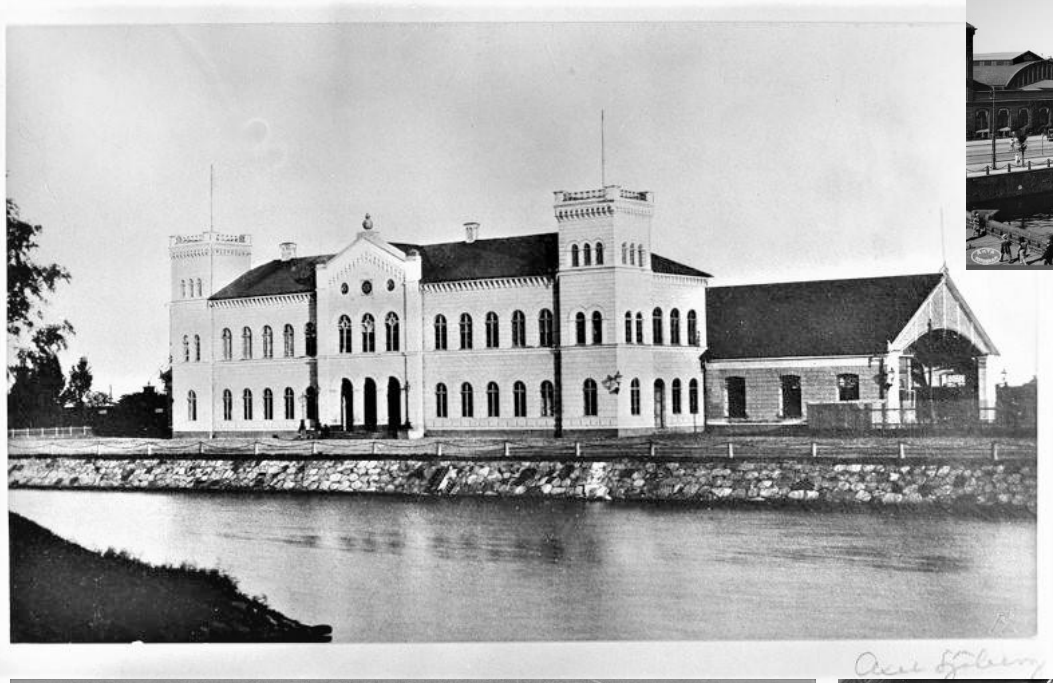
Kvarstående problem 1932

Kvarstående problem
Den gamla verkstaden var otillräcklig för nutidens rullande materiel. Reparationer måste ske utomhus eller på avlägsna verkstäder. Verkstaden låg inklämd mellan bangårdsspår och kunde inte utvidgas. I avtalet mellan SJ och Malmö stad ingick dock att SJ fick disponera ett område vid Bulltofta invid Kontinentalbanan. Där byggdes en ny verkstad.

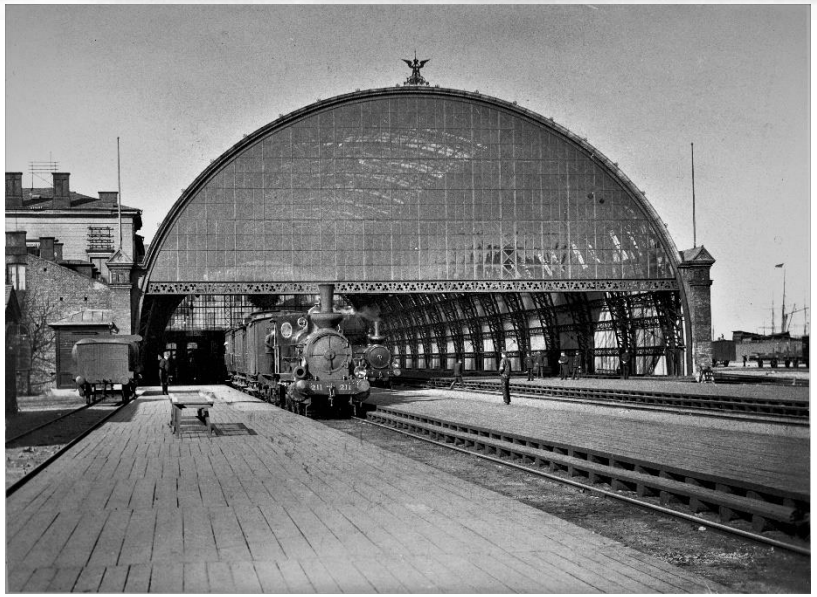
Bangårdsanordningarna var otillräckliga, men kunde utökas efter verkstadens flyttning. Ett nytt elloksanpassat lokstall började byggas 1932.

Ritningen nedan är från 1933. Vid en jämförelse med ritningen från år 1900 finner man bland annat att nya hamnspår tillkommit i norr verkstad och lokstall försvunnit personbangården utvidgats en del vagnvändskivor ersatts av växlar hästspårvägen ersatts av elektrisk spårväg med slinga runt varmbadhuset


CENTRALSTATION
RESTAURANG
RESTAURANG
BAR
RESTAURANG



Malmö. Statens Järnvägsstation



Västra Fasaden

https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_centralstation#/media/Fil:Malm%C3%B6_C_fr%C3%A5n_Posthusplatsen.jpg

https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_centralstation#/media/Fil:Malm%C3%B6_C,_mars_2015.jpg

Malmö centralstation är Sveriges fjärde största station, mätt i antal årliga passagerare. Malmö Central har in- och utrikes fjärrtågtrafik till Stockholm, Göteborg, Köpenhamn och sommartid till Berlin. Centralen är även nav för den regionala tågtrafiken, med förbindelser mot Helsingborg, Ängelholm, Kristianstad, Karlskrona, Kalmar och Simrishamn. Till Köpenhamn och norra Själland med slutstation Helsingör går Öresundståg var 20:e minut.

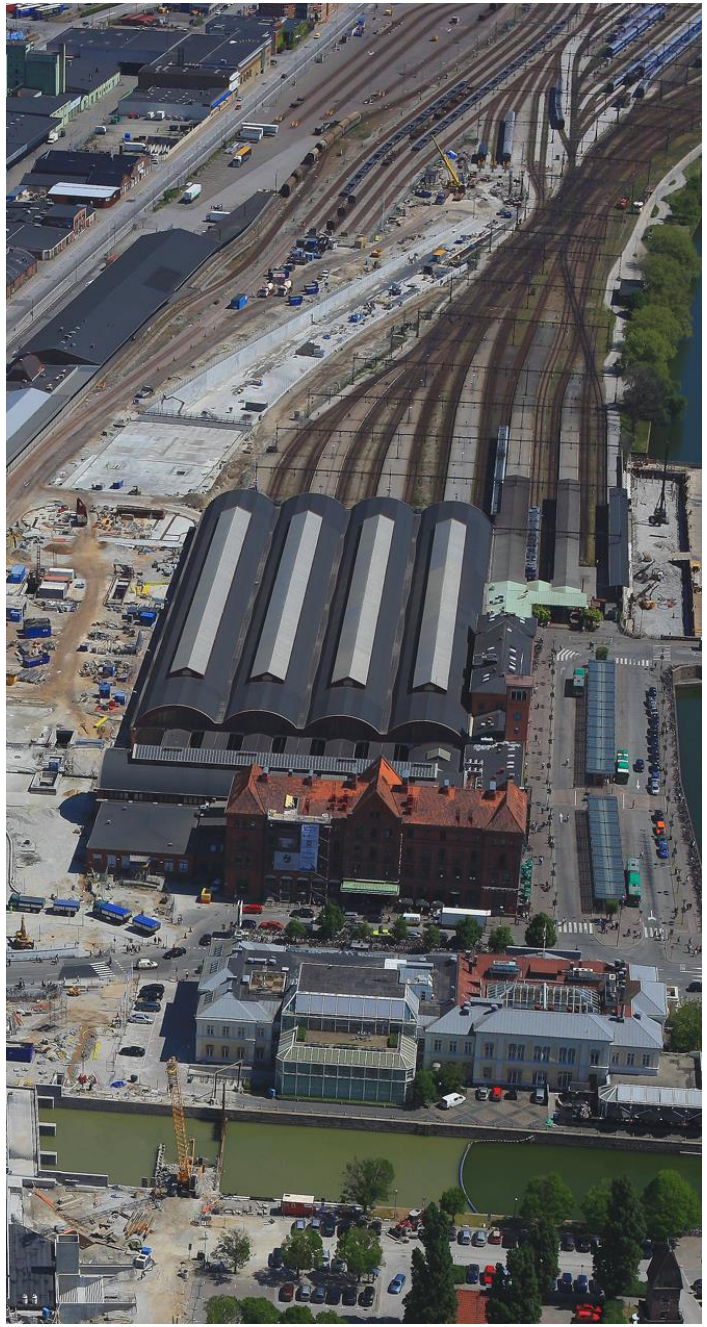
Total förändring på 1980 talet

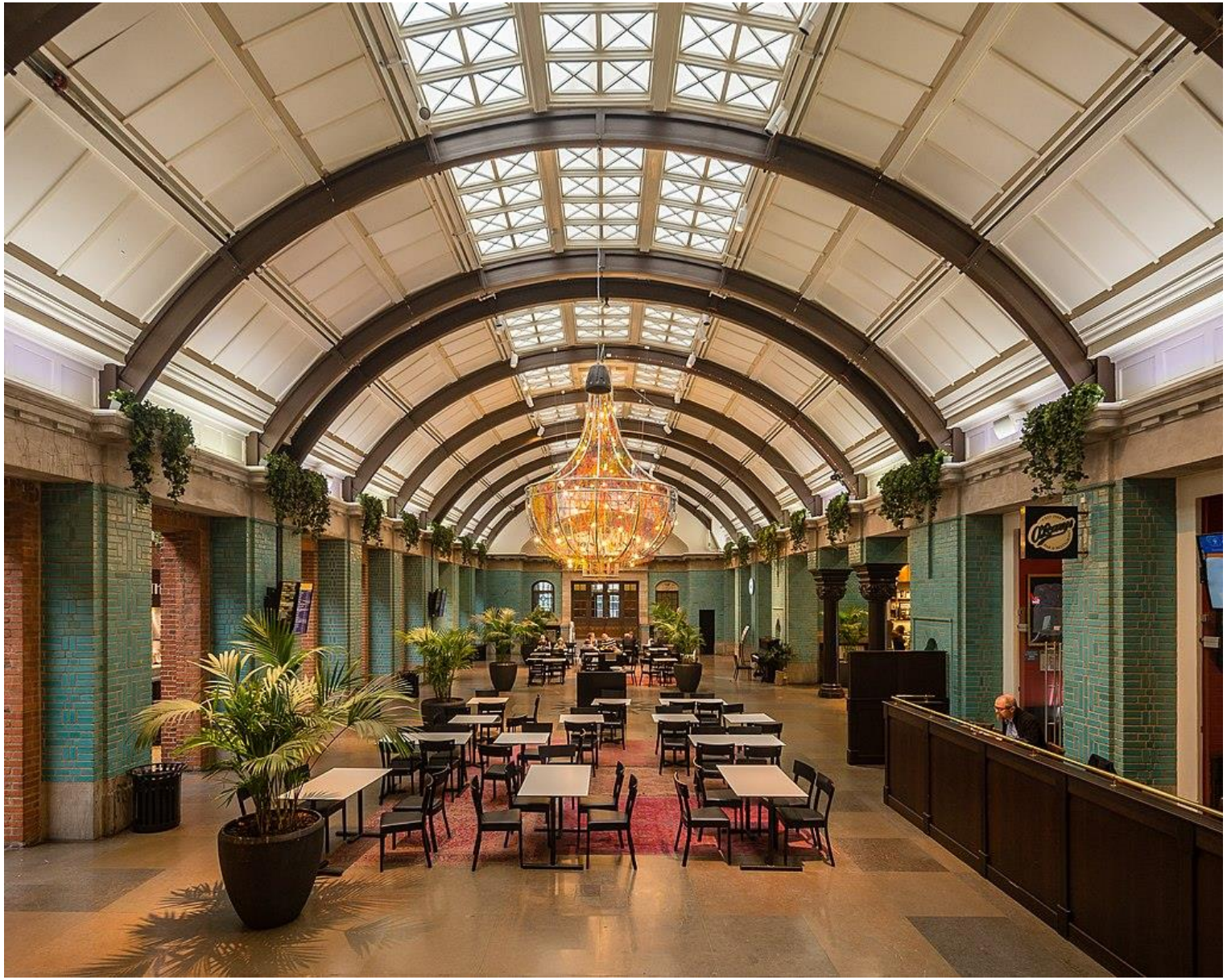
Centralhallen, förr känd som ”perronghallen”, genomgick en total förändring på 1980-talet och blev stationens viktigaste rum. Den klimatskyddades och fick golvvärme. Hallen fick golv av skånsk klinker. Orienteringen till tågen blev mycket tydligare. Gröna hallen blev vänthall. Den fick sitt namn efter rummets speciella karaktär, nämligen de klargröna glaserade tegelväggarna. Här fanns turistbyrån, och Centralens restaurangen.

12 december 2010 skedde en större förändring på stationen i och med att Citytunneln togs i drift och därmed blev Malmö centralstation en genomgångsstation på grund av att den underjordiska stationsdelen och den gamla pågatågsstationen (spår 8-13) stängdes. Spåren i banhallen har dock behållits och används främst av långväga fjärrtåg.

Den anslutande sträckan mot Arlöv har under senare år byggts ut från två till fyra spår, vilka färdigställdes oktober 2011.

https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_centralstation#/media/Fil:Malm%C3%B6_C,_mars_2015.jpg





https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_centralstation#/media/Fil:Malm%C3%B6_centralstation_October_2017_01.jpg

https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_centralstation#/media/Fil:Malmo_C_flygbild_detail.jpg

Västra Fasaden

https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_centralstation#/media/Fil:Malm%C3%B6_C_fr%C3%A5n_Posthusplatsen.jpg

Saluhallen

https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_centralstation#/media/Fil:Malm%C3%B6_C,_Saluhallen.jpg

Gröna hallen

https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_centralstation#/media/Fil:Malm%C3%B6_C,_Gr%C3%B6na_hallen.jpg

Uppgång från Malmö Central, Nedre

Glasgången

https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_centralstation#/media/Fil:Malm%C3%B6_C,_glasg%C3%A5ngen.jpg